



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-28092021-230008
CG-MH-E-28092021-230008

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 413]

नई दिल्ली, सोमवार, सितम्बर 27, 2021/आश्विन 5, 1943

No. 413]

NEW DELHI, MONDAY, SEPTEMBER 27, 2021/ASVINA 5, 1943

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 9 सितम्बर, 2021

सं. टीएमपी/24/2021-एसपीएमपी (केओपीटी).—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा श्यामा प्रसाद मुकर्जी पत्तन (एसपीएमपी) [पूर्ववर्ती कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)] से हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में कॉमन प्रयोक्ता आधार पर एलपीजी के लिए रेल वैगन गैंग्री की स्थापना परियोजना के प्रशुल्क निर्धारण के प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेश द्वारा, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला संख्या टीएमपी/24/2021-एसपीएमपी (केओपीटी)

श्यामा प्रसाद मुकर्जी पत्तन

...

आवेदक

गणपूर्ति

- (i). श्री. टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री. सुनील कुमार सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(सितम्बर 2021 के 07 वें दिन पारित)

यह मामला श्यामा प्रसाद मुकर्जी पत्तन (एसपीएमपी) [पूर्ववर्ती कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)] से हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में कॉमन प्रयोक्ता आधार पर एलपीजी के लिए रेल वैगन गेंत्री की स्थापना परियोजना के प्रशुल्क निर्धारण के प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. एसपीएमपी के 02 अप्रैल 2021 के प्रस्ताव में किये गए निवेदनों का सार इस प्रकार है:

- (i). एसएमपी की पट्टा भूमि सहित हल्दिया में कई पत्तन आधारित उद्योग स्थापित हो गए हैं जहां एलपीजी का प्रहस्तन एचडीसी में नदीय तेल जेटियों के माध्यम से करके प्रेषण किया जाता है। वर्ष 2019-20 में एचडीसी के माध्यम से 4.01 मिलियन एमटी एलपीजी से अधिक का प्रहस्तन किया गया जो पिछले वर्ष से 16% से अधिक की वृद्धि दर्शाता है। एसपीएमपी का एचडीसी पूरे पूर्वी भारत में एलपीजी वितरण में महत्वपूर्ण भूमिका निभा रहा है। इस क्षेत्र के साथ-साथ पूर्वोत्तर भारत में एलपीजी की मांग बढ़ रही है।
- (ii). एलपीजी के प्रभावी और किफायती परिवहन की जरूरत को पूरा करने के लिए, एसपीएमपी के सक्षम प्राधिकारी ने निविदा-सह-बोली के द्वारा भू-पट्टा मॉडल के अंतर्गत एचडीए में एसएमपी भूमि पर कॉमन प्रयोक्ता आधार पर एलपीजी के लिए रेल वैगन लदान गेंत्री की स्थापना करने का निर्णय लिया। पट्टाधारक प्रस्तावित रेल साइडिंग सुविधा के लिए प्रयोक्ताओं से प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित पूर्व निर्धारित अधिकतम दरों से अनधिक दरों पर प्रभार प्राप्त कर सकेगा।
- (iii). इस पर सुविचार करते हुए कि साइडिंग के कॉमन प्रयोक्ता द्वारा प्रयोग किये जाने पर वसूले जाने वाले प्रयोक्ता प्रभारों के प्रशुल्क निर्धारण और उनके अधिसूचित होने में कुछ समय लगेगा, यह निर्णय लिया गया कि निविदा के आरएफक्यू और आरएफपी मोड के दो चरणों में भू-पट्टा निविदाएं आमंत्रित की जाएं। यह भी निर्णय लिया गया कि इसके साथ ही प्राधिकरण के पास प्रशुल्क प्रस्ताव दायर किया जाए।
- (iv). उपरोक्त के आधार पर, कॉमन प्रयोक्ता आधार पर, एलपीजी के लिए रेल वैगन लदान गेंत्री की स्थापना के लिए 22.63 एकड़ भूमि के 30 वर्ष के पट्टे के आवंटन के लिए अर्हता के लिए निविदाएं पहले ही आमंत्रित कर ली गई हैं। [एसपीएमपी द्वारा शुद्धि-पत्र/परिशिष्ट/प्रश्नों के उत्तरों सहित आरएफक्यू दस्तावेज की प्रति प्रस्तुत की गयी है।] उक्त आरएफक्यू के अनुसार, सफल बोली लगाने वाले द्वारा सुविधा के प्रयोक्ता से उगाही और वसूली जाने वाली अधिकतम दरें आरएफपी / मूल्य बोली चरण के दौरान अर्हक बोलीकर्ताओं को सूचित की जायेंगी।
- (v). एचडीसी, एसपीएमपी, ने एलपीजी की कॉमन प्रयोक्ता रेल लदान सुविधा के प्रयोक्ताओं से सफल बोली लगाने वाले द्वारा सुविधा के प्रयोक्ता से उगाही और वसूली जाने वाली अधिकतम दरें और प्रारूप दरमान तथा निष्पादन मानकों के साथ प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क तैयार कर लिए हैं। [प्रारूप दरमान और प्रस्तावित निष्पादन मानक, एसपीएमपी ने प्रस्तुत किये हैं।]
- (vi). अतः, इस पर सुविचार करते हुए कि आरएफक्यू के माध्यम से पहले ही एसपीएमपी आवेदन प्राप्त कर चुका है और वे विचाराधीन है तथा अर्हक बोलीकर्ताओं को अधिसूचित अधिकतम दरें आरएफपी चरण में सूचित की जायेंगी, विषयक परियोजना के संबंध में उक्त संदर्भ प्रशुल्क दरमान और निष्पादन मानक के साथ, अनुमोदन के लिए प्राधिकरण को प्रस्तुत है।

2.2. एसपीएमपी द्वारा परियोजना रिपोर्ट में विषयक परियोजना के लिए किये गए अन्य मुख्य निवेदनों का सारांश इस प्रकार है:-

- (i). निर्मित किये जाने के लिए प्रस्तावित एलपीजी रेल गेंत्री सुविधाओं की मुख्य विशेषताओं पर यहां चर्चा की जा रही है। एलपीजी रेल गेंत्री लदान के लिए पूरी रेल को (8 पहिये वाली बीटीपीजीएलएन / बीटीपीजीएलसी वैगनों के 32 वैगन या 4 पहिये वाले टीपीजीएलआर वैगनों के 64 वैगन) प्रहस्त करने के लिए सक्षम होगी।
- (क). एक स्पर लदान सुविचारित है।
- (ख). गेंत्री की लंबाई के साथ प्रदत्त रेल में एक छोर पर लगे गार्ड वैगन को भी समाहित करेगी।

- (ग). लोको इंजिन (डिजाइन से ज्वाला रहित सबूत) को मौजूदा सुरक्षा मानकों के अनुसार, लदान परिसर (गंत्री) से उपयुक्त दूरी पर रखा जायेगा। इस स्थान को दिखावटी वैगन लगाकर पाटा जायेगा।
- (घ). न्यूनतम 100 एमटी क्षमता का चलायमान धर्म कांटा प्रदान किया जायेगा (डीजल इंजिन का मानक भार 125 एमटी होता है)। चलायमान धर्म कांटे को इस तरह डिजाइन किया जायेगा 8 पहिये वाले और 4 पहिये वाले वैगनों का भार मापन कर सके।
- (ङ). गंत्री और धर्म कांटे के बीच की दूरी बिंदू (ग) में विनिर्दिष्ट अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त होगी।
- (च). खराब वैगन प्रहस्तन की उतरायी सुविधा गंत्री के साथ-साथ प्रदान की जायेगी (32 अथवा 64 बीटीपीजीएलएन/बीटीपीजीएलसी वैगनों के लिए, जैसा भी मामला हो)।
- (छ). स्रोत एलपीजी भंडार पोत के साथ वैगनों को वाष्पीकरण संतुलन सुविधाएं भी उपलब्ध करायी जायेंगी।
- (ज). खराब वैगनों से एलपीजी की उतरायी री-साइकल लाइन से उत्पाद स्रोत पोत को वापस भेजी जायेगी। अतः री-साइकल लाइन लेडिंग हैडर के डेड-एंड से चलेगी।
- (झ). खराब वैगन उतरायी प्रयोजन से खराब वैगन को प्रैशराइज करने के लिए एलपीजी वाष्पीकरण कम्प्रेसर भी प्रदान किया जायेगा।
- (ञ). लदान आर्म कनैक्शन/डिस्कनैक्शन/डी-प्रैशराइजेशन को सुविधाजनक बनाने के लिए ब्रांच नेटवर्क सिस्टम के साथ फ्लेयर प्रदान किया जायेगा। यदि फ्लेयर सिस्टम की परिकल्पना की जाती है तो मुख्य फ्लेयर हैडर के साथ फ्लेयर हैडर जोड़े जाने से पहले केओडी की एक सिरिज़ प्रदान की जायेगी।
- (ट). मुख्य हैडर को इस प्रकार डिजाइन किया जायेगा कि वह 3.5 घंटे में पूरे रेक प्रचालनों का लदान कर दे। (गंत्री में खाली रेक लगाने से भरी हुई रेक हटाने के लिए कुल उपलब्ध मुक्त समय बिना विलंब शुल्क के 5 घंटे है)।
- (ठ). प्रत्येक लदान आर्म के माध्यम से उत्पाद लदान की गति 6 मीटर/सैकंड से अधिक नहीं होनी चाहिए (उपलब्ध सीमा 2-7.6 मीटर/ सैकंड है)।
- (ड). पूरी रेक को सकल अर्थिंग सुविधा (अर्थ फेल हो जाने के मामले में लदान रोकने के लिए इंटरलॉक के साथ इंटेलिजेंट अर्थिंग) प्रदान की जायेगी।
- (ढ). धर्मकांटा साफ्टवेयर और टर्मिनल स्वचालन साफ्टवेयर परस्पर संपर्क बनाये रखेंगे। (साफ्टवेयर कम्पैटिबिलिटी और एकीकरण के मुद्दे समाधान योग्य होंगे)। यथासंभव, धर्म कांटा ट्रैक के सीधे पथ के साथ स्थित रहेगा। (न्यूनतम 5 वैगन सीधा पथ 2 वैगन धर्मकांटे से पहले, एक वैगन धर्म कांटे पर और 2 वैगन धर्म कांटे के पीछे ताकि वैगनों की सही तुलाई हो सके)।
- (ण). गैस/ज्वाला पता लगाने की सुविधा प्रदान की जायेगी। वाष्पीकरण कम्प्रेसर कक्ष में भी यह सुविधाएं उपलब्ध होंगी।
- (त). आग लगने की स्थिति में उपयुक्त अग्नि-शमन सुविधाएं (प्लावन जल बौछार प्रणाली) प्रदान की जायेंगी ताकि वैगनों और गंत्री सुविधाएं ठंडी की जा सकें। स्थानीय रिसाव प्रकीर्णन अथवा अग्निशमन समाधान के लिए सुविधा जरूरत के अनुसार समान भागों में बांटा जायेगा। वाष्पीकरण कम्प्रेसर कक्ष में भी ये सुविधाएं उपलब्ध रहेंगी।
- (थ). वैगन नोजल तक पहुंचने के लिए झूलेदार सीढ़ी मंचों की व्यवस्था की जायेगी।
- (द). बंद करने के आपातकालीन स्विचों की गंत्री के साथ-साथ व्यवस्था की जायेगी। ईएसडी के पुश बटन प्रेरण के साथ ही लदान हैडर, रीसायकल हैडर, वाष्पीकरण संतुलन हैडर भी ईएसडी आईसोलेशन प्रणाली की सुविधा भी प्रदान की जायेगी।

- (ii). महापत्तन परियोजना प्रशुल्क निर्धारण संशोधन दिशानिर्देश 2013 (30 सितंबर, 2013) के पैरा 2.2 के अनुसार, “संदर्भ प्रशुल्क, 2008 अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश के अंतर्गत संबंधित पत्तन न्यास में उस वस्तु के लिए निर्धारित अधिकतम प्रशुल्क होगा। चूंकि अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अंतर्गत कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया, जो विकसित की जाने वाली प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व करने के लिए उपलब्ध नहीं है, महापत्तन प्रशुल्क निर्धारण संशोधित दिशानिर्देश, 2013 के पैरा 2.4 के निबंधनों के अंतर्गत अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के आधार पर वर्तमान प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार किया गया है।

(iii). **संकल्पित डिजायन आद्योपांत:**

$$\text{पी} \times \text{क्यू} \times \text{आर} = \text{एस (एमटीपीए)}$$

जहां,

पी : प्रति दिन भरी जाने वाली क्षमता

क्यू : वर्ष में कार्य दिवसों की संख्या

आर : प्रति दिन बैच की संख्या

$$1200 \times 300 \times 2 = 7,20,000 \text{ एमटीपीए।}$$

(iv). **इष्टतम क्षमता का परिकलन:**

टर्मिनल की इष्टतम क्षमता को अधिकतम क्षमता के 70% पर आकलित किया जाता है।

(क). प्रस्तावित साइडिंग पर प्रति दिन प्रहस्त की जाने वाली रेकों की अधिकतम संख्या - 2.0 नग

(ख). प्रस्तावित साइडिंग पर प्रति रेक एलपीजी कार्गो की अधिकतम प्रत्याशित प्रमात्रा - $32 \times 36.5 = 1168$ एमटी

(ग). वर्ष में कार्य दिवसों की संख्या - 350

अतः प्रस्तावित टर्मिनल की इष्टतम क्षमता $0.7 (2 \times 1168 \times 350) = 0.7 \times 817600 = 5,72,320$ एमटी प्रति वर्ष निकलती है।

(v). **पूँजीगत लागत:**

परियोजना की कुल पूँजीगत लागत, जीएसटी सहित 117.64 करोड़ रु. आंकी गई है। आकलन का संक्षिप्त व्यौरा नीचे दिया जा रहा है:-

क्र.सं.	विवरण	राशि (करोड़ रु. में)
क.		
I.	सिविल लागत और संरचनात्मक निर्माण कार्य:	
(क).	भू-विकास (i) लगभग 185350 वर्ग मीटर प्रस्तावित परियोजना क्षेत्र से जंगली झाड़ियों का हटाया जाना, प्रस्तावित सड़क क्षेत्र $957 \times 25 \text{ मीटर} = 23925$ वर्ग मीटर में भूमि का विकास, परियोजना क्षेत्र $665 \times 50 \text{ मीटर} = 33250$ वर्ग मीटर और रेल पटरी $477 \times 20 \text{ मीटर} = 9540$ वर्ग मीटर मिट्टी की भराई लगभग 2.50 मीटर और लीड 10.0 कि.मी. भूमि का विकास)	6.10
(ख).	सड़क तंत्र का विकास (957 मीटर लंबी सड़क, वाक्स कटिंग, सब बेस-जीओ टैक्सटाइल विछाना, मिट्टी भराई 300 एमएम, मूरम 150 एमएम, लेटराइट बोल्डर- 350 एमएम,	2.00

	डब्ल्यूएमएम-150 एमएम, विट्टूमीनियस मेचादम 75एमएम, प्रीमियम 25 एमएमटीएच)	
(ग).	रेल तंत्र (2339 मीटर पटरी @ 60000.00 रु. प्रति मीटर)	14.04
(घ).	रेल चार-दीवारी निर्माण कार्य (1550 मीटर लंबी दीवार @ 15000.00 रु. प्रति मीटर और 3 नग एमएस गेट)	2.40
(ङ).	आरसीसी बॉक्स पुलिया (10.0 मी चौड़ी) (10.0 मीटर चौड़ी x 665 मी लंबी पुलिया)	10.50
(च).	एफडब्ल्यू टंकी पैड 2 नग (16.0 व्यास के 2 टैंक पैड, 16 नग 1.0 मीटर ऊर्ध्वाधर आरसीसी पाइल, प्रत्येक टैंक में 25 मीटर गहराई 1.50 मीटर आरसीसी पाइप कैप)	3.00
(छ).	परियोजना क्षेत्र के भीतर सुविधाएं (कार्यालय, कैंटीन, नियंत्रण कक्ष, अभियांत्रिक, भंडार, सुरक्षा कक्ष, निगरानी टॉवर, उप-केंद्र, डीजी कक्ष, प्लावन मूल्य कक्ष, अग्नि जल पम्प और कम्प्रेसर के लिए शैड, बुलेट माऊंड नींव, पाइप समर्थन, धर्मकांटा नींव, निकास प्रणाली आदि)	3.45
(ज).	विस्तृत डिजाइन और इंजीनियरिंग (पूजीगत लागत का 2%)	0.70
(झ).	फुटकर व्यय (पूजीगत लागत का 3%)	1.24
(ञ).	जीएसटी @ (पूजीगत लागत का 18%)	7.82
	जीएसटी सहित सिविल लागत	51.25
II.	यांत्रिक और अनुषंगी निर्माण कार्य	
(क).	यांत्रिक उपस्कर, पाइप और भंडार सुविधा	16.30
(ख).	अग्नि संरक्षण प्रणाली और गैर संरक्षण प्रणाली	10.35
(ग).	वैगन लदान गंत्री	11.11
(घ).	विस्तृत अभियांत्रिक आदि पर्यवेक्षण लागत (पूजीगत लागत का 2%)	0.76
(ङ).	फुटकर व्यय (3%)	1.13
	योग पूजीगत लागत: यांत्रिक और अनुषंगी उपस्कर	39.65
III.	विद्युतकीय और इंस्ट्रुमेंटेशन उपस्कर	
(क).	विद्युतकीय निर्माण कार्य	4.72
(ख).	इंस्ट्रुमेंटेशन	14.84
(ग).	11 कि.वा. विजली आपूर्ति, केवल कार्य सहित	0.58
(घ).	विस्तृत अभियांत्रिक आदि पर्यवेक्षण लागत (पूजीगत लागत का 2%)	0.40
(ङ).	फुटकर व्यय (3%)	0.60

	योग-विद्युतकीय/इंस्ट्रुमेंटेशन/अनुषंगी कार्य लागत	21.13
IV.	विविध लागतें (आईडीसी सहित)	
	सिविल, यांत्रिक, विद्युतकीय और इंस्ट्रुमेंटेशन कार्यों की पूंजीगत लागत का 5%	5.60
	प्रहस्तन कार्यकलापों की कुल पूंजीगत लागत (I+II+III+IV)	117.64

(vi). कुल प्रचालन लागत का परिकलन:

क्र.सं.	विवरण	राशि (करोड़ रु. में)
1.	विद्युत लागत	3.56
(i).	प्रदीपन के लिए तरल टर्मिनल के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार भू-क्षेत्र 9.1567 हैक्टेयर @ 2.4 लाख यूनिट प्रति वर्ष प्रति हैक्टेयर, वर्तमान में एसएमपी को कोलकाता द्वारा 11.91 रु. प्रति यूनिट प्रभारित किया जा रहा है)	
(ii).	2 नग एलपीजी पम्प, 10 एचपी एयर कम्प्रेसर, 20 एचपी एलपीजी गैस कम्प्रेसर, 10 एचपी जॉकी पम्प, टैंक वैगन, केवल सड़क प्रदीपन के लिए, पम्प घर के लिए बिजली की जरूरत (एसएमपी द्वारा प्रभारित 11.91 रु. प्रति यूनिट की मौजूदा दर को लेते हुए (9427879.30 रु.))	
2.	मरम्मत और अनुरक्षण	
(i).	यांत्रिक/ विद्युतकीय / इंस्ट्रुमेंटेशन (तरल टर्मिनल के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार पूंजीगत लागत का 2%)	1.28
(ii).	सिविल - (तरल टर्मिनल के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार पूंजीगत लागत का 1%)	0.54
3.	मूल्यहास	6.45
(i).	सिविल कार्य @ 3.17%	
(ii).	यांत्रिक कार्य @ 6.33%	
(iii).	विद्युतकीय आस्तियां @ 9.5%	
4.	बीमा (तरल टर्मिनल के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार सिविल लागत का 1%)	1.18
5.	पट्टा किराया (91567 वर्ग मीटर का @ 1192 रु./100 वर्ग मीटर / माह का वार्षिक किराया)	1.31
6.	अन्य व्यय (तरल टर्मिनल के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार पूंजीगत लागत का @1%)	1.18
	कुल परिचालन लागत	15.49

(vii). **वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन**

प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार वार्षिक राजस्व अपेक्षा कुल परिचालन लागत और पूंजी पर प्रतिफल के नियोजित पूंजी के @ 16% होगी। निम्नलिखित सारणी परिकलन दर्शाती है:-

(रु. करोड़ में)

आकलित राजस्व अपेक्षा	राशि
(क) परिचालन लागत	15.49
(ख) नियोजित पूंजी पर @ 16% प्रतिफल (पूंजीगत लागत 117.64रु. x 16% = 18.82रु. करोड़)	18.82
कुल राजस्व अपेक्षा (क) + (ख)	34.31

2.3. एलपीजी के लिए प्रस्तावित रैक लदान सुविधाओं की इष्टतम क्षमता और वार्षिक राजस्व अपेक्षा के आधार पर, एसपीएमपी ने सुविधा के प्रयोक्ताओं से सुविधा के प्रति टन प्रस्तावित प्रभार्य प्रशुल्क का परिकलन किया है और 599.50 रु. प्रति टन के प्रहस्तन प्रभारों के अनुमोदन का प्रस्ताव किया है, जैसी गणना की गई है।

क्र.सं.	विवरण	रु. करोड़ में
1.	राजस्व अपेक्षा	34.31
2.	टर्मिनल की क्षमता (लाख टन प्रति वर्ष)	5.72
3.	प्रति टन प्रहस्तन दर (रु.) (1) / (2) [राजस्व अपेक्षा 3431.04 लाख रु. / क्षमता 5.72 लाख टन] (पूर्णांकित)	599.50 रु. प्रति टन

2.4. एसपीएमपी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक इस प्रकार है:-

- लदान स्थलों पर वैगनों को लगाये जाने से लेकर लदान पश्चात रैक को बाहर निकालने के लिए तैयार करने में लगने वाला समय 8 घंटे है।
- टर्मिनल परिचालक हर समय उसके द्वारा प्रहस्तित सभी रैकों के लिए उक्त मानक सुनिश्चित करेगा। निष्पादन का परिकलन दरमान में दिये गए टिप्पणों के अनुसार होंगे।

3.1. एसपीएमपी द्वारा दायर प्रस्ताव से, यह देखा गया है कि एसपीएमपी द्वारा निविदा-सह-बोली के माध्यम से कॉमन प्रयोक्ता आधार पर एलपीजी रेल वैगन लदान गंत्री की स्थापना के लिए 30 वर्ष के पट्टे पर भूमि का आवंटन किया जा रहा है। इसलिए, एसपीएमपी के 09 अप्रैल, 2021 के पत्र द्वारा दायर संदर्भाधीन प्रस्ताव की पावती देते समय उन्हें यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि क्या प्रस्तावित अनुमोदन की व्यवस्था महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत आयेगा अथवा यह प्रशुल्क नीति 2018 के पैरा 8.1 से 8.3 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं द्वारा शासित होगा। एसपीएमपी को यह भी अनुरोध किया गया था कि वे संदर्भाधीन प्रस्ताव के अनुमोदन के बोर्ड के संकल्प की प्रति भी प्रस्तुत करें।

3.2. इस संबंध में, एसपीएमपी ने 28 अप्रैल, 2021 के अपने पत्र संख्या एडी/0038/रेलवे साइडिंग/एलपीजी II/449 में यह बताया कि प्रस्तावित अनुमोदन व्यवस्था वीओटी रियायत करार से भिन्न एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत है और इसलिए प्रशुल्क नीति 2018 के कार्यान्वयन के लिए जारी कार्यगत दिशानिर्देशों के खंड 6 के अनुबंधन में प्रशुल्क नीति 2018 के पैरा 8.1 से 8.3 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के अंतर्गत शासित है।

3.3. इससे आगे, एसपीएमपी ने 28 अप्रैल 2021 के अंतर्गत विषयक प्रस्ताव के अनुमोदन के बोर्ड संकल्प की एक प्रति भी अग्रेषित की है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एसपीएमपी के 02 अप्रैल, 2021 के प्रस्ताव की प्रति हमारे 09 अप्रैल, 2021 के पत्र के द्वारा प्रयोक्ताओं / प्रयोक्ता संगठनों / भावी बोलीकर्ताओं (एसपीएमपी द्वारा दी गई सूची के अनुसार) को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए भेजी गई थी। मैसर्स. इंडियन ऑयल पेट्रोनॉस प्राइवेट लिमिटेड (आईओपीपीएल) ने ही अपने 22 अप्रैल 2021 के पत्र के द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी जिन्हें फीडबैक सूचना के तौर पर एसपीएमपी की भेज दिया गया था। एसपीएमपी ने 04 जून, 2021 के ई-मेल के द्वारा उन पर अपना उत्तर दिया।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, हमारे 13 मई 2021 के पत्र के द्वारा एसपीएमपी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गए थे। 16 जून 2021 के अनुस्मारक के पश्चात्, एसपीएमपी ने 17 जून, 2021 के अपने ई-मेल के द्वारा उत्तर दिया। हमारे द्वारा एसपीएमपी से मांगी गई सूचना और उस पर एसपीएमपी के उत्तर को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एसपीएमपी का उत्तर
क.	इष्टतम क्षमता:	
(i).	प्रस्तावित साइडिंग में अधिकतम 2 रैक प्रतिदिन प्रहस्त करने के अनुमान का आधार प्रस्तुत करें।	संबंधित निविदा के बारे में जारी आरएफपी के प्रति अर्हक बोलीकर्ता द्वारा उठाये गए मुद्दे के आधार पर, मामले का परीक्षण किया गया और बोर्ड द्वारा 10.06.2021 की अपनी बैठक में यथा अनुमोदित, निष्पादन मानक को 8 घंटे से संशोधित करके 10 घंटे करने पर सुविचार किया गया। (एसपीएमपी ने 21 जून 2021 के ई-मेल द्वारा 10.06.2021 के ई-मेल द्वारा निष्पादन मानक 8 घंटे से संशोधित कर 10 घंटे करने के बोर्ड के संकल्प की प्रति भेजी है।) प्रति रैक 10 घंटे के निष्पादन मानक पर सुविचार किया गया है। यह समय लदान + शंटिंग, विंच और पूली की सहायता से दो स्पर में व्यवस्था के लिए लगने वाला समय तथा शेष समय एक्सचेंज बिंदु को और से स्थापना तथा लौटने में लगेगा। इसलिए, प्रति दिन अधिकतम दो रैक लदान किये जा सकते हैं।
(ii).	सामान्यतः एक रैक में 50+ वैगन लगे रहते हैं। इस पृष्ठभूमि में, प्रति एलपीजी रैक केवल 32 वैगनों को सुविचार में लेने का औचित्य बताएं।	दर परिपत्र संख्या 2009 का 62 के संशोधन संख्या - 35 (रेलवे बोर्ड रेल मंत्रालय के 27.12.2012 के पत्र संख्या टीसीआर/1078/2009/13 के अनुसार पीओएल टैंक वैगन (बीटीपीएन/बीटीएफएलएन) की मानक रैक का आकार 50 वैगन है। परंतु दर परिपत्र संख्या 2009 का 62 के संशोधन संख्या (रेलवे बोर्ड रेल मंत्रालय के 27.12.2012 के पत्र संख्या टीसीआर/1078/2009/13 के अनुसार एलपीजी वैगन (बीटीपीजीएलएन/बीटीपीजी) की मानक रैक का आकार 32 वैगन है। [एसपीएमपी ने एलपीजी रैक (बीटीपीजीएलएन/बीटीपीजी) के 32 वैगन के मानक रैक के आकार के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भी प्रस्तुत किया है।
(iii).	प्रति वैगन 36.5 टन एलपीजी की मात्रा को सुविचार में लेने का आधार स्पष्ट करें।	2015 में आरडीएसओ द्वारा जारी वैगन अनुरक्षण मैनुअल के अनुसार डिजाइन पे-लोड क्षमता 37.6 टन होती है। उद्योग की प्रथा के अनुसार कुछ स्थान वाष्पीकरण के लिए छोड़ा जाता है। [एसपीएमपी ने बीटीपीजीएलएन टैंक वैगन की 37.6 टन की पे-लोड क्षमता के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भी प्रस्तुत किया है।]
(iv).	प्रति वर्ष 365 दिन के मानक दिवसों के स्थान पर प्रति वर्ष 350 दिवसों को	यह माना गया है कि वर्ष में 15 दिन नियोजित संयंत्र अनुरक्षण के लिए हैं।

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एसपीएमपी का उत्तर
	कार्य दिवस पर सुविचार करने का औचित्य क्या है। यह नोट किया जाये कि एसपीएमपी ने इष्टतम क्षमता परिकलन में 70% प्रयोग को सुविचार में लिया है।	
ख.	पूँजीगत लागत:	
(i).	सिविल लागतों, यांत्रिक लागतों और विद्युतकीय लागतों के @ 3% पर फुटकर व्यय और @ 2% पर पर्यवेक्षण व्यय का आधार प्रस्तुत करें। यह भी, सिविल पूँजीगत लागतों के @ 18% जीएसटी पर सुविचार का आधार स्पष्ट करें।	<p>आरंभिक व्ययों, निविदाकरण तथा परियोजना प्रबंधन परामर्शी लागतों आदि को पूरा करने के लिए फुटकर व्यय के लिए 3% और विस्तृत डिजाइन तथा परियोजना पर्यवेक्षण 2% पर आकलन में सुविचार करने की स्थापित प्रथा है।</p> <p>चूंकि यांत्रिकों/विद्युतकीय पर निवेश का क्रेडिट लिया जा सकता है, इसलिए कापैक्स के परिकलन में इस पर सुविचार किया गया है। लेकिन, जीएसटी निवेश कर क्रेडिट सिविल निर्माण कार्यों पर उपलब्ध नहीं होता और इसलिए, सिविल निर्माण कार्य पर लागू जीएसटी को कापैक्स के अनुसार सुविचार में लिया गया है।</p> <p>यह भी उल्लेख किया जाता है कि यह प्रक्रिया हल्दिया गोदी परिसर की बर्थ संख्या. 2 (पूर्ववर्ती बर्थ संख्या 3) के मशीनीकरण के प्रस्ताव में कापैक्स परिकलन में अपनायी गई थी, और उसे प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित और अधिसूचित किया गया था (28.01.2021 का राजपत्र संख्या 42)</p>
(ii).	एसपीएमपी यह पुष्टि करे कि, सिविल पूँजीगत लागतों के साथ-साथ सुविचारित प्रत्येक उपस्कर की लागत का आकलन करने के लिए सुविचारित आधार दर मौजूदा बाजार दर के अनुसार हैं।	पुष्टि की जाती है।
(iii).	पूँजीगत लागत आकलन के समर्थन में, एसपीएमपी द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी साक्ष्य एसपीएमपी द्वारा गणना में सुविचारित सिविल लागत और उपस्कर लागत से मेल नहीं रखते हैं। एसपीएमपी प्रत्येक सिविल लागत मद और प्रत्येक उपस्कर की लागत, आकलनों में यथा सुविचारित, के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें।	<p>सिविल मदों का पूँजीगत लागत आकलन, दर संदर्भ सहित, का आधार प्रस्तुत है।</p> <p>विद्युतकीय कार्य, इंस्ट्रूमेंटेशन 11 के वी विजली आपूर्ति केवल कार्य सहित, के लिए सुविचारित एक-मुश्त राशि के साथ-साथ उपस्कर की लागत पर सुविचार, आकलित लागत का आधार इंडियन आयल पैट्रोनस प्रा.लि. (आईपीपीएल) द्वारा प्रस्तुत लागत पर आधारित है जो उन्होंने एचडीसी/एसएमपीके द्वारा फ्लोट किये गई ईओआई के प्रति प्रस्तुत किया था। जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ आईपीपीएल के परामर्शदाता मैसर्स फायरकन कंसल्टेंट्स प्रा.लि. द्वारा तैयार की गई थी जिसमें परियोजना लागतों का ब्यौरा भी दिया गया था।</p>
(iv).	विद्युतकीय कार्य, इंस्ट्रूमेंटेशन, विजली आपूर्ति और केवल कार्यों के लिए सुविचारित एक मुश्त का आधार प्रस्तुत करें और आकलनों में सुविचारित लागत का औचित्य भी बताएं।	<p>उक्त दस्तावेज के निबंधन में सुविचारित उक्त लागतों का घटक-वार ब्यौरा और दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत हैं।</p> <p>यह और बताया जाता है कि मूल्य वृद्धि कारक पर सुविचार करते हुए यांत्रिकी, विद्युतकीय और इंस्ट्रूमेंटेशन कार्यों की मदों की लागत को, आकलित लागत निकालने के लिए, 15% बढ़ा दिया गया है।</p>

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एसपीएमपी का उत्तर																																
ग.	परिचालन लागतें:																																	
(i).	बिजली की यूनिट लागत के समर्थन में प्रस्तुत दस्तावेजी साक्ष्य में 11.91 रु प्रति यूनिट लागत नहीं दर्शाता है। उसे प्रस्तुत करें।	11.91 रु. प्रति यूनिट बिजली की लागत पर सुविचार प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित बर्थ संख्या. 3 की मशीनीकरण परियोजना के अपफ्रंट प्रशुल्क परिकलन के मामले पर आधारित है।																																
(ii).	प्रदीपन की लागत के अतिरिक्त, एसपीएमपी ने 2 नग एलपीजी पम्प, एक कम्प्रेसर, एलपीजी गैर कम्प्रेसर, जोकि पम्प, टैंक वैगन, और पम्प घर के संबंध में बिजली की लागत पर भी सुविचार किया गया है। इन मदों की बिजली लागत के समर्थन में एसपीएमपी द्वारा प्रस्तुत गणना अस्पष्ट है। अतः ऊपर दी गई प्रत्येक मद की बिजली खपत के समर्थन में उपयुक्त गणना प्रस्तुत की जाए।	<p>बोलीकर्ता द्वारा प्रस्तुत किये गए दस्तावेजों के अनुसार, जैसा ऊपर ख (iii) में हवाला दिया गया है, एलपीजी पम्प, एक कम्प्रेसर, एलपीजी गैर कम्प्रेसर, जोकि पम्प, टैंक वैगन, और पम्प घर की बिजली लागत का आकलन 10.00 रु. प्रति यूनिट की दर को सुविचार में लिया गया है।</p> <p>प्रत्येक मद के प्रति बिजली की खपत तुलनात्मक बिजली की लागत से निकाली गई है। बिजली की खपत को 11.91 रु. की यूनिट बिजली दर से गुणा करके प्रत्येक मद की संशोधित बिजली लागत निकाली गई है। परिकलन शीट नीचे दी गई है:-</p> <table><tr><th>बिजली</th><th>आईपीपीएल द्वारा प्रस्तुत के अनुसार 10/-रु. प्रति यूनिट बिजली दर लेते हुए आकलित बिजली लागत</th><th>बिजली की खपत</th><th>एचडीसी के अनुसार, 11.91 रु. प्रति यूनिट बिजली दर लेते हुए आकलित बिजली लागत</th></tr><tr><td>2 नग एलपीजी पम्प</td><td>7391250.00</td><td>369562.50</td><td>8802978.75</td></tr><tr><td>10 एचपी एयर कम्प्रेसर</td><td>24000.00</td><td>240.00</td><td>5716.80</td></tr><tr><td>20 एचपी एलपीजी गैर कम्प्रेसर</td><td>4106.00</td><td>20.53</td><td>489.02</td></tr><tr><td>10 एचपी जौकी पम्प</td><td>27375.00</td><td>273.75</td><td>6520.73</td></tr><tr><td>टैंक वैगन केवल सड़क प्रदीपन के लिए</td><td>131000.00</td><td>13100.00</td><td>312042.00</td></tr><tr><td>पम्प घर</td><td>126000.00</td><td>12600.00</td><td>300132.00</td></tr><tr><td>योग</td><td></td><td>395796.78</td><td>9427879.30</td></tr></table>	बिजली	आईपीपीएल द्वारा प्रस्तुत के अनुसार 10/-रु. प्रति यूनिट बिजली दर लेते हुए आकलित बिजली लागत	बिजली की खपत	एचडीसी के अनुसार, 11.91 रु. प्रति यूनिट बिजली दर लेते हुए आकलित बिजली लागत	2 नग एलपीजी पम्प	7391250.00	369562.50	8802978.75	10 एचपी एयर कम्प्रेसर	24000.00	240.00	5716.80	20 एचपी एलपीजी गैर कम्प्रेसर	4106.00	20.53	489.02	10 एचपी जौकी पम्प	27375.00	273.75	6520.73	टैंक वैगन केवल सड़क प्रदीपन के लिए	131000.00	13100.00	312042.00	पम्प घर	126000.00	12600.00	300132.00	योग		395796.78	9427879.30
बिजली	आईपीपीएल द्वारा प्रस्तुत के अनुसार 10/-रु. प्रति यूनिट बिजली दर लेते हुए आकलित बिजली लागत	बिजली की खपत	एचडीसी के अनुसार, 11.91 रु. प्रति यूनिट बिजली दर लेते हुए आकलित बिजली लागत																															
2 नग एलपीजी पम्प	7391250.00	369562.50	8802978.75																															
10 एचपी एयर कम्प्रेसर	24000.00	240.00	5716.80																															
20 एचपी एलपीजी गैर कम्प्रेसर	4106.00	20.53	489.02																															
10 एचपी जौकी पम्प	27375.00	273.75	6520.73																															
टैंक वैगन केवल सड़क प्रदीपन के लिए	131000.00	13100.00	312042.00																															
पम्प घर	126000.00	12600.00	300132.00																															
योग		395796.78	9427879.30																															
(iii).	एसपीएमपी पुष्टि करे कि सिविल, यांत्रिक और विद्युत पूंजीगत लागत में सुविचारित मूल्यहास दरें कंपनी	<p>पुष्टि की जाती है।</p> <p>यह उल्लेखनीय है कि, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित बर्थ संख्या 3 के मशीनीकरण के अपफ्रंट प्रशुल्क परिकलन में सुविचारित मूल्यहास लागत</p>																																

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एसपीएमपी का उत्तर
	अधिनियम, 2013 के अनुसार हैं।	इस प्रकार है:- सिविल-3.17%, यांत्रिक-6.33%, विद्युत-9.5% मूल्यहास की यही दरें इस प्रस्ताव में भी सुविचार में ली गई हैं।
घ.	निष्पादन मानक:	
(i).	लदान स्थल पर वैगन लगाने जाने के समय से लेकर लदान के पश्चात् बाहर निकाले जाने तक रैकों में लगने वाले 8 घंटे के समय का आधार स्पष्ट करें।	जैसा मद 1(i) में उल्लेख किया गया है, निष्पादन मानक को, निम्नलिखित कारको सहित संशोधित कर 10 घंटे कर दिया गया है: (क). एलपीजी लदान/ढुलाई एचडीसी में एक नया और उन्नत यातायात है। (ख). एलपीजी एक जोखिम भरा कार्गो है। इसे एलपीजी टैंक वैगन प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त सुरक्षा पूर्वोपायों की जरूरत होती है। (ग). वैगनों का लदान/स्थापन दो स्पर में किया जायेगा और इसमें सामान्य स्थापन में लगने वाले समय से अधिक समय लगेगा। (घ). रेलवे बोर्ड, रेल मंत्रालय के (19.05.2016 का परिपत्र संख्या टीसी-1/201/1) दर मास्टर परिपत्र- विलंब शुल्क-घाटशुल्क-अधित्याग/ 2016/0 के पैरा 6.5 के अनुसार प्राइवेट साइडिंग पर निजी स्वामित्व वैगनों पर विलंब शुल्क नहीं उगाहा जाता है। [एसपीएमपी ने उक्त परिपत्र संलग्न किया है।]

6. कोविड-19 महामारी को देखते हुए और तत्कालीन पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के 16 अप्रैल, 2020 के पत्र संख्या 11053/30/2020- समन्वय के द्वारा वर्चुअल बैठकें आयोजित करने के निर्देशों के अनुसार, संदर्भाधीन मामले में वीडियो कान्फ्रेंसिंग के माध्यम से 18 जून 2021 को संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में एसपीएमपी ने अपने प्रस्ताव का पॉवर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। एसपीएमपी और प्रयोक्ताओं/भावी बोलीकर्ताओं ने अपने-अपने निवेदन रखे।

7.1. जैसा संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया, प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को 23 जून, 2021 के पत्र के द्वारा अपनी टिप्पणियां देने का अनुरोध किया गया। इस प्रकार, संयुक्त सुनवाई के बाद, मैसर्स हिंदुस्तान एजिस एलपीजी लिमिटेड (एचएपीएल) और आईओपीपीएल ने 28 जून, 2021 की अपनी-अपनी ई-मेल के द्वारा अपनी टिप्पणियां/ अतिरिक्त टिप्पणियां प्रस्तुत कीं। उन्हें एसपीएमपी को उन पर टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया। एसपीएमपी ने 20 जुलाई 2021 के ई-मेल द्वारा अपना उत्तर दिया।

7.2. एसपीएमपी ने 20 जुलाई 2021 के अपने ई-मेल के द्वारा आईओपीपीएल की अतिरिक्त टिप्पणियों का उत्तर भी दिया जिस पर उसने एसपीएमपी को संबोधित 05 जुलाई 2021 के अपने पत्र द्वारा समाधान कर दिया था।

8. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत किए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह ब्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

9.1. संयुक्त सुनवाई के दौरान, एक हितधारक की टिप्पणियों का उत्तर देते समय, एसपीएमपी ने यह संकेत दिया कि यदि परिचालक निष्पादन मानक प्राप्त कर लेता है तो वह प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 15% तक उच्च प्रशुल्क की उगाही करने का पात्र हो जायेगा। इस संबंध में, चूंकि प्रस्तावित अनुमोदन व्यवस्था बीओटी रियायत करार से भिन्न एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के है और इसलिए प्रशुल्क नीति 2018 के पैरा 8.1 से 8.3 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के अंतर्गत शासित है। प्रशुल्क नीति 2018 में ऐसा कोई उपबंध नहीं है कि निष्पादन मानक प्राप्त कर लेने पर प्रशुल्क में 15% वृद्धि का पात्र हो जाता है। हमारे

23 जून, 2021 के पत्र के द्वारा एसपीएमपी को यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि प्रशुल्क नीति, 2018 के किस खंड में परिचालक अनुमोदित निष्पादन मानकों के प्राप्त कर लेने पर 15% सूचकांकित प्रशुल्क का पात्र हो जाता है, जैसा संयुक्त सुनवाई के दौरान एसपीएमपी ने कहा था।

9.2. इस संबंध में एसपीएमपी ने 25 जून 2021 के अपने ई-मेल में यह बताया कि एसपीएमपी इस बात पर सहमत है कि प्रशुल्क नीति 2018 में उत्पादकता संबद्ध प्रशुल्क प्रस्तावित करने का अधिकार देने वाला उपबंध है और यह कि कोई भी उपबंध ऐसा नहीं है जो परिचालक को निष्पादन मानकों की प्राप्ति पर 15% दर बढ़ाने की अनुमति देता हो। प्रस्तुत मामले में, अधिकारिक व्यवस्था बीओटी रियायत करार से भिन्न होगी और इसलिए एसपीएमपी ने यह पुष्टि की है कि यदि परिचालक उत्पादकता प्राप्त कर लेता है तो वह प्रशुल्क में 15% वृद्धि का पात्र नहीं हो जाता।

10. मामले की संक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के आधार पर निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:-

- (i). पूरे पूर्वी भारत और पूर्वोत्तर भारत में एलपीजी की प्रभावी और किफायती दुलाई और वितरण को ध्यान में रखकर, श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन (एसपीएमपी) ने हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में एसपीएमपी भूमि पर कॉमन प्रयोक्ता आधार पर एलपीजी प्रहस्तन के लिए एक रेल वैगन लदान गंत्री की स्थापना का निर्णय लिया। इस संबंध में, एसपीएमपी द्वारा निविदा-सह-बोली द्वारा एक परिचालक की नियुक्ति की संकल्पना की गई है, जो सुविधा के प्रयोक्ताओं से कॉमन प्रयोक्ता आधार पर प्रभारों की वसूली का पात्र होगा। एसपीएमपी ने पुष्टि की है कि एसपीएमपी द्वारा परिचालक के साथ अधिकारिक व्यवस्था बीओटी रियायत करार से भिन्न एमपीटी अधिनियम की धारा 42 (3) के अंतर्गत होगी।

प्रशुल्क नीति, 2018 के पैरा 8.1 से 8.3 तक के अनुसार, उन मामलों में जहां अधिकारिक व्यवस्था महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अंतर्गत बीओटी रियायत करार से भिन्न होगी, और यदि संबंधित पत्तन न्यास के दरमान में किसी विशिष्ट सेवा/सुविधा के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं है तो ऐसी सेवाओं के लिए संबंधित महापत्तन न्यास के प्रस्ताव के आधार पर अधिकतम दरें निर्धारित की जायेंगी। जहां तक अधिकतम प्रशुल्क का संबंध है, पत्तन समान सेवा/सुविधा के लिए, यदि वह उसका पर्याप्त प्रतिनिधित्व करती है, किसी अन्य महापत्तन न्यास में निर्धारित प्रशुल्क को अपना सकता है, अथवा वह 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए, इष्टतम क्षमता के हवाले से अथवा सेवा/सुविधा/उपस्कर की तकनीकी विशिष्टियों के हवाले से रेटड क्षमता के आधार पर प्रस्ताव दायर कर सकता है।

इस प्रकार, एसपीएमपी, प्रशुल्क नीति 2018 के पैरा 8.1 से 8.3 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के आधार पर सुविधा के प्रयोग के लिए, कॉमन प्रयोक्ता आधार पर परिचालक द्वारा उगाहे जाने वाले प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण का प्रस्ताव लेकर आया है। पत्तन के प्रस्ताव को न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है।

- (ii). एसपीएमपी ने अप्रैल 2021 में प्रस्ताव दायर किया और मामले की संक्रिया के दौरान जून 2021 में एसपीएमपी ने अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण दायर किया जिसे इस विश्लेषण में शामिल किया जाता है।
- (iii). एसपीएमपी ने एलपीजी की प्रहस्तन दर, सुविधा की इष्टतम क्षमता को हिसाब में लेते हुए, 559.60 रु. प्रति टन का प्रस्ताव किया है। लेकिन, चूंकि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 एलपीजी प्रहस्तन के लिए रेल वैगन लदान गंत्री की स्थापना से संबंधित कोई मानक निर्धारित नहीं करते, ऐसा प्रतीत होता है कि पत्तन ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में तरल टर्मिनल के लिए यथा अनुबद्ध मानकों को अपना लिया है, ताकि प्रस्तावित प्रशुल्क निकाला जा सके। प्रस्तावित दर निकालने के लिए एसपीएमपी द्वारा सुविचारित प्रत्येक लागत घटक पर आगामी पैराओं में चर्चा की जा रही है।

(iv). **इष्टतम क्षमता-**

इस को सुविचार में लेते हुए कि प्रस्तावित साइडिंग में 2 रैक प्रहस्त की जायेंगी और प्रति एलपीजी रैक 32 वैगन होंगे तथा प्रति वैगन 36.5 टन एलपीजी की मात्रा होगी व प्रति वर्ष 350 कार्यदिवस सुविचारित करते हुए, एसपीएमपी ने सुविधा का 70% प्रयोग लेते हुए, 5,72,320 एमटी प्रति वर्ष की इष्टतम क्षमता का निर्धारण किया है (अर्थात् 2 रैक x 32 वैगन x 36.5 टन x 350 दिन x 70% उपयोग)।

जहां तक रैकों की 2 संख्या का संबंध है, पत्तन ने विंच और पूली की सहायता से दो स्पर में लदान, शंटिंग और स्थापन में लगने वाले समय के लिए प्रति रैक 10 घंटे का निष्पादन मानक लिया है और शेष समय मिलान केंद्र से/को स्थापन तथा हटाये जाने में लगेगा, एसपीएमपी की यह राय है कि प्रति दिन अधिकतम 2 रैक ही प्रहस्त की जा सकेगी। इस संबंध में पत्तन के निष्कर्ष पर भरोसा किया जाता है।

एसपीएमपी ने इस स्थिति के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भी दिया है कि एलपीजी रैक में 32 वेगन होते हैं और कि लदान क्षमता 36.5 टन एलपीजी प्रति वेगन होती है। इसलिए उसे इस विश्लेषण में सुविचार में लिया जाता है।

इष्टतम क्षमता के परिकलन में सुविचारित दिनों की संख्या के संदर्भ में, पत्तन ने स्पष्ट रूप से 365 दिवसों के मानक, इष्टतम क्षमता के लिए सामान्यतः सुविचारित, के स्थान पर 350 कार्य दिवसों का सुविचार में लिया है जिसका आधार यह है कि प्रति वर्ष 15 दिन संयंत्र की सुनियोजित अनुरक्षण के लिए रखे गए हैं। सुविधा को सुचारू रूप से चलाने के लिए अनुरक्षण अत्यावश्यक है और कि जब अनुरक्षण कार्य चल रहा हो तब सुविधा का प्रयोग नहीं किया जा सकता। इस प्रकार, पत्तन द्वारा दिये गए तर्क के आधार पर, 350 कार्य दिवस प्रति वर्ष के अनुसार इष्टतम क्षमता के परिकलन के पत्तन के प्रस्ताव पर भरोसा किया जाता है।

तदनुसार, 70% उपयोग के साथ इष्टतम क्षमता, एसपीएमपी द्वारा निकाली गई, 5,72,320 एमटी प्रति वर्ष को इस विश्लेषण में सुविचार में लिया जाता है।

प्रयोक्ताओं भावी बोलीकर्ताओं में से एक, इंडियन ऑयल प्राइवेट लिमिटेड (आईओपीपीएल) ने राय दी है कि यद्यपि 70% उपयोग के साथ 5.72 टीएमटीपीए की इष्टतम क्षमता प्राप्त की जा सकती है, फिर भी, यह तत्काल प्राप्त नहीं जा सकेगी और इसे प्राप्त करने में समय लगेगा। इस संबंध में, यह बताया जाता है कि इस समय जो संक्रिया की जा रही है वह है सुविधा से उगाहे जाने वाला प्रशुल्क निर्धारित करना। प्रशुल्क का निर्धारण सुविधा की इष्टतम क्षमता को हिसाब में लेकर किया जाता है। अतः, सुविधा में यातायात की कितना मात्रा प्रहस्त की जा सकेगी यह निरर्थक है।

(v). **पूँजीगत लागत-**

(क). एसपीएमपी ने, अपने प्रस्ताव में, प्रहस्तन सुविधा के लिए पूँजीगत लागत का आकलन 117.64 करोड़ रु. किया है, जिसमें से 51.25 करोड़ रु. सिविल पूँजीगत लागत के, 39.65 करोड़ रु. यांत्रिक और अनुषंगी निर्माण कार्यों के, 21.13 करोड़ रु. विद्युतकीय कार्यों के तथा 5.60 करोड़ रु. विविध पूँजीगत लागतों के हैं।

(ख). **सिविल लागत:**

एसपीएमपी द्वारा सिविल पूँजीगत लागत का आकलन 51.25 करोड़ रु. का किया है जो भूमि के विकास, सड़कों के तथा रेल तंत्र के विकास, चार दीवारी का निर्माण, परियोजना क्षेत्र के भीतर सुविधाओं के निर्माण (कार्यालय भवन, कैटीन, नियंत्रण कक्ष, अभियांत्रिक भंडार, सुरक्षा कक्ष, निगरानी टॉवर, उप-केंद्र, डीजी रूम, डीजल वाल्व कक्ष, जल पम्प और वायु कम्प्रेसर के लिए शैड, बुलट माउंड फाउंडेशन, पाइप समर्थन, धर्मकांटा फाउंडेशन, निकास प्रणाली आदि) के लिए है। एसपीएमपी ने 3% पर फुटकर व्यय और 2% परियोजना पर्यवेक्षण व्यय को भी सुविचार में लिया है।

एसपीएमपी ने यह पुष्टि की है कि सिविल निर्माण कार्यों की लागत का अनुमान एचडीसी के मौजूदा / प्रचलित बाजार / संविदा दर पर तैयार किया गया है। इसके अतिरिक्त, चूंकि सिविल निर्माण कार्यों पर जीएसटी निवेश कर क्रेडिट उपलब्ध नहीं होता, यह सूचित किया गया है कि सिविल निर्माण कार्यों पर लागू जीएसटी को एसपीएमपी द्वारा पूँजीगत लागत अनुमान में सुविचार में लिया गया है।

प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के पैरा 4.1 के अनुसार, सिविल लागत पर पत्तन द्वारा दिये गए आकलन के अनुसार सुविचार किया जायेगा। एसपीएमपी द्वारा की गई उक्त पुष्टि को देखते हुए एसपीएमपी द्वारा प्रस्तुत सिविल आकलन पर भरोसा किया जाता है।

जहां तक @ 3% पर फुटकर व्यय और @ 2% परियोजना पर्यवेक्षण पर सुविचार किये जाने का संबंध है, एसपीएमपी का यह मत है कि आकलन में यह स्थापित प्रक्रिया है कि आरंभिक व्ययों, निविदाकरण और परियोजना प्रबंधन परामर्श लागतों आदि का ध्यान रखा जाए।

- (ग). 39.65 करोड़ रु. की यांत्रिक लागत, पत्तन द्वारा यथाआकलित, यांत्रिक उपस्करों, पाइपलाइन, भंडारण सुविधा, अग्नि लदान गैरी के लिए है। एसपीएमपी ने @ 3% पर फुटकर व्यय और @ 2% परियोजना पर्यवेक्षण पर भी सुविचार किया है।

एसपीएमपी ने बताया है कि उपस्करों की लागत एक बोलीकर्ता द्वारा प्रस्तुत आकलित पूंजीगत लागत के आधार पर सुविचार में ली गई है। एसपीएमपी ने यह पुष्टि भी की है कि गणना में सुविचारित प्रत्येक उपस्कर की लागत मौजूदा/ वर्तमान बाजार दर को दर्शाती है। इसके अतिरिक्त, मूल्य वृद्धि कारक को सुविचार में लेते हुए, यांत्रिक मंदों की लागत में 15% की वृद्धि करके आकलित लागत निकाली गई है। यह भी कि चूंकि यांत्रिक लागतों पर अदा किये गए जीएसटी पर निवेश कर क्रेडिट का लाभ किया जा सकता है, इसलिए उसे पूंजीगत लागत परिकलन में सुविचार में नहीं लिया गया है, जैसा एसपीएमपी द्वारा पुष्टि की गई है।

- (घ). 21.13 करोड़ रु. की विद्युतकीय तथ इंस्ट्रुमेंटेशन उपस्कर लागत पत्तन द्वारा यथा आकलित विद्युत कार्यों, इंस्ट्रुमेंटेशन और बिजली आपूर्ति, केवल कार्य सहित, के लिए है। एसपीएमपी ने @ 3% पर फुटकर व्यय और @ 2% परियोजना पर्यवेक्षण पर भी सुविचार किया है।

एसपीएमपी ने बताया है कि विद्युतकीय उपस्करों की लागत एक बोलीकर्ता द्वारा प्रस्तुत आकलित पूंजीगत लागत के आधार पर सुविचार में ली गई है। एसपीएमपी ने यह भी बताया है कि विद्युतकीय लागतें एकमुश्त आधार पर आकलित की गई हैं और कि ये मौजूदा / चालू बाजार दरों को दर्शाती हैं। आगे और कि मूल्य वृद्धि कारक को सुविचार में लेते हुए, यांत्रिक मंदों की लागत में 15% की वृद्धि करके आकलित लागत निकाली गई है। यह भी कि चूंकि यांत्रिक लागतों पर अदा किये गए जीएसटी पर निवेश कर क्रेडिट का लाभ किया जा सकता है, इसलिए उसे पूंजीगत लागत परिकलन में सुविचार में नहीं लिया गया है, जैसा एसपीएमपी द्वारा पुष्टि की गई है।

- (ङ). विविध पूंजीगत लागत का आकलन सिविल, यांत्रिक और विद्युत उपस्कर लागत के 5% पर किया गया है जो 2008 के दिशानिर्देशों में तरल टर्मिनलों के लिए निर्धारित अनुबद्धताओं पर आधारित पाया गया है।

- (च). यह बताया गया है कि किसी भी प्रयोक्ता / भावी बोलीकर्ता ने प्रस्तावित सुसज्जन योजना और विभिन्न पूंजीगत लागतों पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित पूंजीगत लागत को सुविचार करने को प्रवृत्त है। ऊपर बताये गए कारणों से पूंजीगत लागतों के आकलन में 3% फुटकर व्यय और 2% परियोजना पर्यवेक्षण को भी सुविचार में लिया जाता है।

(vi). **परिचालन लागतें -**

- (क). विद्युत लागतें:

पत्तन द्वारा 9.1567 हैक्टेयर भू-क्षेत्र के प्रदीपन और एलपीजी / जोकी पम्प, एयर / एलपीजी गैस कम्प्रेसर, टैंक वैगन, पम्प घर आदि को चलाने के लिए विद्युत लागत का आकलन किया गया है। विद्युत लागत के आकलन में, बिजली की यूनिट दर 11.91 रु. प्रति यूनिट सुविचार में ली गई है।

भू-क्षेत्र के प्रदीपन के लिए बिजली की लागत @ 2.4 लाख यूनिट प्रति वर्ष प्रति हैक्टेयर आकलित की गई है, जो प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में तरल टर्मिनल के लिए निर्धारित मानकों के अनुरूप है।

जहां तक विभिन्न प्रकार के उपस्करों के परिचालन के लिए बिजली की लागत का संबंध है, पत्तन द्वारा प्रस्तुत गणना के आधार पर विभिन्न उपस्कारों की बिजली की खपत पर पत्तन द्वारा प्रस्तुत पर भरोसा किया जाता है।

बिजली की 11.91 रु. प्रति यूनिट लागत सूचित की गई है जो बर्थ संख्या 3 की मशीनीकरण परियोजना के अपफ्रंट प्रशुल्क परिकलन के मामले में पत्तन द्वारा सुविचारित के अनुसार पायी जाती है जिसे 28 दिसंबर, 2020 के आदेश संख्या टीएएमपी/47/2020-एसपीएमपी (केओपीटी) में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचार में लिया गया है। अतः उसे सुविचार में लिया जाता है।

- (ख). 2008 दिशानिर्देशों में तरल टर्मिनल के लिए निर्धारित मानकों के अनुसार सिविल कार्यों पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत एसपीएमपी द्वारा सिविल लागतों के 1% पर और यांत्रिक उपस्कर तथा विद्युत उपस्करों के 2% पर आकलित की गई है। उक्त आकलन में सिविल आस्तियों के घटक पर 1% और विविध आस्तियों के एक भाग के रूप में उपस्कर लगत घटक पर 7% पर सुविचार किया गया है।
- (ग). एसपीएमपी द्वारा मूल्यहास सिविल आस्तियों पर @ 3.17%, यांत्रिक आस्तियों पर 6.33% तथा विद्युत आस्तियों पर 9.5% की दर से आकलित किया गया है। एसपीएमपी ने यह पुष्टि की है कि मूल्यहास दर पद्धति कंपनी अधिनियम 2013 के अनुसार सीधी रेखा पद्धति पर आधारित है।
- (घ). बीमा लागत और अन्य व्यय एसपीएमपी द्वारा सकल स्थायी आस्तियों के 1% पर प्रत्येक के लिए आकलित की गई है जो तरल टर्मिनल के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के अनुरूप हैं।
- (ङ). अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश अनुबद्ध करते हैं कि पत्तन भूमि के पट्टा किराये का आकलन संबंधित महापत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित दरों पर आधारित होना चाहिए। पत्तन द्वारा पट्टा किराये का आकलन 91567 वर्ग मीटर भू-क्षेत्र के लिए किया गया है। एचडीसी के औद्योगिक जोन का लाइसेंस शुल्क 29 मार्च 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/62/2016-केओपीटी द्वारा 10.80 रु. प्रति वर्ग मीटर निर्धारित किया गया है। उक्त आदेश के अनुसार, उक्त लाइसेंस शुल्क 07 अप्रैल 2016 से प्रभावी हो गया था। इसलिए, अप्रैल 2021 में, उक्त लाइसेंस शुल्क 2% की दर से पांच बार बढ़ चुकी है और आज की तारीख में उक्त लाइसेंस शुल्क 11.92 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति माह हो जायेगा। एसपीएमपी ने अपनी गणना में इसी को सुविचार में लिया है।
- (च). ऊपर चर्चा की गई चर्चा के अनुसार कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप की कुल परिचालन लागत 15.49 करोड़ रु. निकलती है।
- (vii). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 नियोजित पूंजी पर 16% प्रतिलाभ निर्धारित करते हैं। तदनुसार, एसपीएमपी ने 117.64 करोड़ रु. की कुल पूंजीगत लागत की नियोजित पूंजी पर 16% की दर से प्रतिफल की गणना की है जो 18.82 करोड़ रु. निकलता है।
- (viii). (क). प्रहस्तन कार्यकलाप के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर), जो परिचालन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रतिफल का योग होती है, 34.31 करोड़ रु. आकलित की गई है।
- (ख). 5,72,320 एमटी प्रति वर्ष की इष्टतम क्षमता और 34.31 करोड़ रु. के एआरआर को सुविचार में लेने पर प्रहस्तन दर 599.50 रु. प्रति टन निकलता है। इस बारे में लागत विवरण **अनुलग्नक-1** के रूप में संलग्न है।

- (ix). एक भावी बोलीकर्ता नामतः इंडियन ऑयल पेट्रोनास लिमिटेड (आईओपीपीएल) ने संकेत दिया कि एसपीएमपी द्वारा प्रस्तावित दर काफी कम है यह दर इस आधार पर 715/-रु. प्रति टन है कि यह एक उच्च पूंजी निवेश परियोजना है जिसमें भारी जोखिम है तथा उपस्कर संयंत्र और मशीनरी की लागत में वृद्धि हो गई है। इस संबंध में, एसपीएमपी ने बताया कि इसने भावी बोलीकर्ता द्वारा दिये गए आकलनों पर 15% की वृद्धि दर सुविचार करने के बाद संयंत्र और मशीनरी की लागत को हिसाब में लेकर अपना प्रस्ताव तैयार किया है। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने बताया है कि पूंजीगत लागत के 3% पर फुटकर व्यय पर भी सुविचार किया है, जो पूंजीगत लागतों में वृद्धि से निपटने के लिए पर्याप्त है। यह भी कि, आईओपीपीएल ने पूंजीगत लागतों की वृद्धि के समर्थन में कोई दस्तावेजी साक्ष्य भी प्रस्तुत नहीं किया है जिससे एसपीएमपी द्वारा किये गए पूंजीगत लागत आकलन की समीक्षा की जा सके। अतः यह प्राधिकरण एसपीएमपी द्वारा यथाआकलित रेलवे वैगन गंत्री के माध्यम से एलपीजी प्रहस्तन के लिए 599.50 रु. प्रति एमटी की दर को अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।
- (x). प्रस्तावित दरमान में, एसपीएमपी ने कुछ निबंधनों अर्थात् एलपीजी लदान, रेक, प्रशुल्क और वाणिज्यिक परिचालन की तारीख की परिभाषाएं प्रस्तावित की हैं, प्रत्येक पर चर्चा की जा रही है:
- (क). एलपीजी लदान का अर्थ पट्टाकृत परिसर के भीतर सामूहिक स्थान पर एलपीजी प्राप्त करना, इसे पाइपों के माध्यम से रेकों में लदान के लिए लदान गंत्री को अंतरित करने और रेकों के प्रेषण से है। चूंकि प्रस्तावित परिभाषा 'एलपीजी लदान' के भीतर निहित सेवाओं के कार्यक्षेत्र को स्पष्टता प्रदान करती है, प्रस्तावित टिप्पण अनुमोदित किया जाता है।
- (ख). रेक से अर्थ प्रति एलपीजी वैगन लगभग 36.5 टन ढुलाई की क्षमता वाले 32 एलपीजी वैगनों वाली रेलवे रेक से है। चूंकि प्रस्तावित परिभाषा वास्तविक स्थिति को दर्शाती है और चूंकि सुविधा की इष्टतम क्षमता के परिकलन में इन्हीं प्रतिमानों को सुविचार में लिया गया है, प्रस्तावित परिभाषा अनुमोदित है।
- (ग). दरमान में निर्दिष्ट प्रशुल्क केवल पाइपलाइन सेवा और एलपीजी लदान गंत्री द्वारा लदान सुविधा के हवाले से है। इसमें टर्मिनल और ढुलाई प्रभार शामिल नहीं किये जाते। चूंकि प्रस्तावित परिभाषा स्पष्टता प्रदान करती है और द्विअर्थकता को समाप्त करती है, प्रस्तावित परिभाषा अनुमोदित है।
- (घ). वाणिज्यिक परिचालन की तारीख (सीओडी) का अर्थ वह तारीख जिसको साइडिंग में एलपीजी रेक का प्रथम बार प्रहस्तन होता है। चूंकि प्रस्तावित परिभाषा स्पष्टता प्रदान करती है, प्रस्तावित परिभाषा अनुमोदित है।
- (xi). एसपीएमपी ने इस प्रभाव के एक टिप्पण का प्रस्ताव किया है कि टर्मिनल में प्रदत्त सेवाओं में (क) टर्मिनल की पाइपलाइन की प्रयोक्ता की पाइपलाइन से कनैक्टिविटी प्रदान करना, (ख) प्रत्येक टैंक वैगन को गंत्री से कनैक्टिविटी प्रदान करना, (ग) प्रयोक्ता की पाइपलाइन को टर्मिनल की पाइपलाइन से अलग करना शामिल है। चूंकि प्रस्तावित टिप्पण सुविधा में प्रदान की जाने वाली सेवाओं के कार्यक्षेत्र को स्पष्टता प्रदान करता है, प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।
- (xii). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 8.2 के अनुसार पत्तन को सेवा प्रदाता द्वारा सेवा की प्राप्ति और निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क से संबंधी निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करना होगा। अतः, एसपीएमपी ने इस प्रभाव के निष्पादन मानक निर्धारित किये हैं कि लदान पश्चात् रेक को बाहर जाने के लिए तैयार करने तक लगने वाला समय 10 घंटे होगा। इस संबंध में, पत्तन ने बताया है कि निष्पादन मानक के मानांकन के प्रयोजन से रेक प्रहस्तन में लगने वाला समय है- "टर्मिनल में रेक के लगाये जाने से, वैगनों में कार्गो का लदान और रेक के बाहर ले जाने के लिए तैयार करने में लगने वाला समय" है। एसपीएमपी द्वारा प्रस्तावित उक्त समय सीमा 10 घंटे नीचे दिये गए कारकों को ध्यान में रख कर ली गई है:-
- (क). एलपीजी लदान/ढुलाई एचडीसी में एक नई और उन्नत यातायात है।

- (ख). एलपीजी एक जोखिम भरा कार्गो है। इसे एलपीजी टैंक वैगन प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त सुरक्षा पूर्वोपायों की जरूरत होती है।
- (ग). वैगनों का लदान/स्थापन दो स्पर में किया जायेगा और इसमें सामान्य स्थापन में लगने वाले समय से अधिक समय लगेगा।

प्रशुल्क नीति 2018 निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करने के लिए कोई विधि अथवा आधार निर्धारित नहीं करते हैं। अतः, एसपीएमपी द्वारा दिये गए तर्कों के आधार पर प्रस्तावित निष्पादन मानक भी अनुमोदित किये जाते हैं।

- (xiii). एसपीएमपी ने प्रस्तावित प्रशुल्क और निष्पादन मानकों की किसी वैधता का प्रस्ताव नहीं किया है। लेकिन, पत्तन ने अपने प्रस्ताव में यह संकेत दिया है कि कॉमन प्रयोक्ता आधार पर एलपीजी रेल वैगन लदान गंत्री की स्थापना के लिए सफल बोली कर्ता को 30 वर्ष की अवधि के पट्टे पर भूमि का आवंटन करने की संकल्पना की गई है। चूंकि परियोजना की संकल्पना 30 वर्ष की अवधि के लिए है और सफल बोलीकर्ताओं को प्रशुल्क को स्थामित्व प्रदान करने के लिए यह उपयुक्त समझा जाता है कि एलपीजी रेलवे वैगन गंत्री की स्थापना की परियोजना के प्रशुल्क का निर्धारण 30 वर्ष की अवधि के लिए किया जाए।
- (xiv). पत्तन ने इस प्रभाव के एक सामान्य टिप्पण का प्रस्ताव किया है कि निर्धारित प्रशुल्क मुद्रास्फीति के प्रति सूचकांकित होगा परंतु यह सूचकांकन 1 जनवरी 2021 से संबंधित वर्ष 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60% तक ही होगा। प्रशुल्क कैप में ऐसा स्वचालित समंजन प्रत्येक वर्ष किया जायेगा और समंजित प्रशुल्क कैप संबंधित वर्ष की 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष की 31 मार्च तक प्रभावी रहेगा।

यद्यपि, एसपीएमपी द्वारा दायर किया गया प्रस्ताव, प्रशुल्क नीति 2018 के अंतर्गत है जो इस समय महापत्तन नयासों में लागू है, यहां फिर से यह दोहराना समुचित होगा कि नई सेवा के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क परासमिक पद्धति के अंतर्गत है और अप्रेंट प्रशुल्क 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांत वहां कॉमन प्रशुल्क निर्धारण के लिए कथित प्रशुल्क नीति के अंतर्गत एक विकल्प के रूप में उपलब्ध हैं जहां वीओटी व्यवस्था के से इतर धारा 42(3) के अधीन अधिकारिक व्यवस्था की जाती है। 2008 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत अप्रेंट प्रशुल्क के मामले में प्रशुल्क परियोजना अवधि के लिए होता है और डब्ल्यूपीआई के 60% पर स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन होता है।

चूंकि पत्तन का प्रस्ताव अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के सिद्धांतों के अनुपालन में है, एसपीएमपी के उक्त टिप्पण का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है। लेकिन, ऐसा करते समय टिप्पण को हल्का सा आशोधित किया जाता है ताकि इस स्थिति को दर्शाया जा सके कि समंजित प्रशुल्क कैप प्रशुल्क नीति 2018 में अंतर्विष्ट अनुबद्धता के आधार पर संबंधित वर्ष की 1 मई से लागू होगा और आगामी वर्ष की 30 अप्रैल तक रहेगा।

11.1. परिणाम में और ऊपर दिये गए कारणों से तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर, एसपीएमपी के एचडीसी में एलपीजी रेल वैगन गंत्री के परिचालन से संबंधित प्रशुल्क अनुसूची, **अनुलग्नक- II** के रूप में संलग्न, अनुमोदित है।

11.2. एसपीएमपी को उक्त उपबंधों को अपने दरमानों में अंतर्विष्ट करने का निर्देश दिया जाता है।

11.3. उक्त उपबंध एसपीएमपी की एचडीसी में रेल वैगन गंत्री सुविधा में एलपीजी प्रहस्तन परिचालन आरंभ होने पर प्रभावी होंगे और इनकी वैधता स्वचालित वार्षिक सूचकांकन के अधीन 30 वर्ष की अवधि तक रहेगी।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./276/2021-22]

अनुलग्नक - I

प्रशुल्क की गणना का लागत पत्रक			
विवरण	उगाही की यूनिट	एसपीएमपी द्वारा यथाप्रस्तावित	प्राधिकरण के अनुसार
इष्टतम क्षमता:			
क) प्रति दिन प्रहस्त की जाने वाली रेकों की अधिकतम संख्या	संख्या	2	2
ख) प्रति रोक एलपीजी कार्गो की अधिकतम प्रत्याशित प्रमात्रा (प्रति एलपीजी रोक 32 बैगन * 36.5 टन प्रति बैगन)	टन	1168	1168
ग) वर्ष में कार्य दिवसों की संख्या	दिन	350	350
घ) टर्मिनल क्षमता	टन प्रति वर्ष	817600	817600
ड) 70% उपयोगिता पर इष्टतम क्षमता	टन प्रति वर्ष	572320	572320

विवरण	यूनिट	एसपीएमपी द्वारा यथाप्रस्तावित	प्राधिकरण के अनुसार
पूँजीगत लागत			
I. सिविल लागत और संरचनात्मक निर्माण कार्य:			
क) भू-विकास (लगभग 185350 वर्ग मीटर प्रस्तुत परियोजना क्षेत्र से जंगली झाड़ियों का हटाया जाना, वित सड़क क्षेत्र 957x25मीटर=23925 वर्ग मीटर में भूमि का विकास, परियोजना क्षेत्र 665x50मीटर=33250 वर्ग मीटर और रेल पटरी 477x20मीटर=9540 वर्ग मीटर मिट्टी की भराई लगभग 2.50 मीटर और लीड 10.0 कि.मी. भूमि का विकास)	रु.	61000000	61000000
ख) सड़क तंत्र का विकास (957 मीटर लंबी सड़क, बाक्स कटिंग, सब बेस- जीओ टैक्सटाइल बिछाना, मिट्टी भराई 300 एमएम, मूरम 150 एमएम, लेटराइट बोल्टर-350 एमएम, डब्ल्यूएमएम-150 एमएम, बिटूमीनियस मेचादम 75एमएम, प्रीमियम 25 एमएम टीएच)	रु.	20000000	20000000
ग) रेल तंत्र (2339 मीटर पटरी @ 60000.00 रु. प्रति मीटर)	रु.	140400000	140400000
घ) रेल चार-दीवारी निर्माण कार्य (1550 मीटर लंबी दीवार @ 15000.00 रु. प्रति मीटर और 3 नग एमएस गेट)	रु.	24000000	24000000
ड) आरसीसी बॉक्स पुलिया (10.0 मी चौड़ी) (10.0 मीटर चौड़ी x 665 मी लंबी पुलिया)	रु.	105000000	105000000
च) एफडब्ल्यू टंकी पैड 2 नग (16.0 मीटर व्यास के 2 टैंक पैड, 16 नग 1.0 मीटर ऊर्ध्वाधर आरसीसी पाइल, प्रत्येक टैंक में 25 मीटर गहराई 1.50 मीटर आरसीसी पाइप कैप)	रु.	30000000	30000000
छ) परियोजना क्षेत्र के भीतर सुविधाएं (कार्यालय, कैटीन, नियंत्रण कक्ष, अभियांत्रिक, भंडार, सुरक्षा कक्ष, निगरानी टॉवर, उप-केंद्र, डीजी कक्ष, प्लावन मूल्य कक्ष, अग्नि जल पम्प और कम्प्रेसर के लिए शैड, बुलेट मांऊड नींव पाइप समर्थन, धर्मकांटा नींव, निकास प्रणाली आदि)	रु.	34500000	34500000
ज) विस्तृत डिजाइन और इंजीनियरिंग (पूँजीगत लागत का 2%)	रु.	7008000	7008000
झ) फुटकर व्यय (पूँजीगत लागत का 3%)	रु.	12447000	12447000
जीएसटी - पूँजीगत लागत का 18%	रु.	78183900	78183900
कुल सिविल लागत	रु.	512538900	512538900
II. यांत्रिक और अनुषंगी निर्माण कार्य:			
क) यांत्रिक उपस्कर, पाइप और भंडार सुविधा	रु.	163041250	163041250
ख) अग्नि संरक्षण प्रणाली और गैस संरक्षण प्रणाली	रु.	103520700	103520700
ग) बैगन लदान गंत्री	रु.	111090000	111090000

घ) विस्तृत अभियांत्रिक और पर्यवेक्षण लागत (पूँजीगत लागत का 2%)	रु.	7553039	7553039
ड) फुटकर व्यय (3%)	रु.	11329559	11329559
योग पूँजीगत लागत: यांत्रिक और अनुषंगी उपस्कर	रु.	396534548	396534548
		-	-
III. विद्युतकीय और इंस्ट्रुमेंटेशन उपस्कर			
क) विद्युतकीय निर्माण कार्य	रु.	47150000	47150000
ख) इंस्ट्रुमेंटेशन	रु.	148384500	148384500
ग) 11 कि.वा. बिजली आपूर्ति, केवल कार्य सहित	रु.	5750000	5750000
घ) विस्तृत अभियांत्रिक और पर्यवेक्षण लागत (पूँजीगत लागत का 2%)	रु.	4025690	4025690
ड) फुटकर व्यय (पूँजीगत लागत का 3%)	रु.	6038535	6038535
योग-विद्युतकीय/इंस्ट्रुमेंटेशन/अनुषंगी कार्य लागत	रु.	211348725	211348725
		-	-
IV. विविध लागतें (आईडीसी सहित)			
सिविल, यांत्रिक, विद्युतकीय और इंस्ट्रुमेंटेशन कार्यों की पूँजीगत लागत का 5%	रु.	56021109	56021109
V. कुल पूँजीगत लागत	रु.	1176443281	1176443281
VI. परिचालन लागत			
क) विद्युत लागत :	रु.	35601390.58	35601390.58
i) प्रदीपन के लिए (तरल टर्मिनल प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार भू-क्षेत्र 9.1567 हैक्टेयर @ 2.4 लाख यूनिट प्रति वर्ष प्रति हैक्टेयर, वर्तमान में एसएमी को कोलकाता द्वारा 11.91 रु. प्रति यूनिट प्रभारित किया जा रहा है)			
ii) 2 नग एलपीजी पम्प, 10 एचपी एयर कम्प्रेसर, 20 एचपी एलपीजी गैस कम्प्रेसर 10 एचपी जॉकी पम्प, टैंक वाहन, केवल सड़क प्रदीपन के लिए, पम्प घर के लिए बिजली की जरूरत (एसएमपी द्वारा प्रभारित 11.91 रु. प्रति यूनिट की मौजूदा दर को लेते हुए 9427879.30 रु.)			
ख) मरम्मत और अनुरक्षण - यांत्रिक/ विद्युतकीय / इंस्ट्रुमेंटेशन लागत का 2%	रु.	12765548.72	12765548.72
ग) मरम्मत और अनुरक्षण - सिविल लागत का 1%	रु.	5381658.45	5381658.45
घ) मूल्यहास - (सिविल कार्य @ 3.17%, यांत्रिक कार्य @ 6.33% विद्युतकीय/ इंस्ट्रुमेंटेशन @ 9.5%)	रु.	64497561.30	64497561.30
ड) बीमा - पूँजीगत लागत का 1%	रु.	11764432.81	11764432.81
च) पट्टा किराया (91567 वर्ग मीटर का @ 1192 रु./100 वर्ग मीटर / माह)	रु.	13097743.68	13097743.68
छ) अन्य व्यय (पूँजीगत लागत का @1%)		11764432.81	11764432.81
		154872768.36	154872768.36
VII. आकलित राजस्व अपेक्षा			
क) परिचालक लागत	रु.	154872768.36	154872768.36
ख) नियोजित पूँजी पर @ 16%	रु.	188230924.98	188230924.98
ग) वार्षिक राजस्व अपेक्षा	रु.	343103693.34	343103693.34
VIII. प्रस्तावित प्रशुल्क [प्रति टन प्रहस्तन प्रभार (रु)]	रु. प्रति टन	599.50	599.50
राजस्व अपेक्षा / इष्टतम क्षमता			

अनुलग्नक- II**हल्दिया गोदी परिसर, श्यामा प्रसाद मुखर्जी पत्तन कोलकाता स्थित कॉमन प्रयोक्ता आधार पर एलपीजी रेल वैगन लदान गंत्री परिचालन की प्रशुल्क अनुसूची****I. परिभाषाएं:**

इन दरमान में, जब तक अन्यथा अपेक्षा न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i). एलपीजी लदान का अर्थ पट्टाकृत परिसर के भीतर सामूहिक स्थान पर एलपीजी प्राप्त करना, इसे पाइपों के माध्यम से रैकों में लदान के लिए लदान गंत्री को अंतरित करना और रैकों के प्रेषण से है।
- (ii). रैक से अर्थ प्रति एलपीजी वैगन लगभग 36.5 टन दुलाई की क्षमता वाले 32 एलपीजी वैगनों वाली रेलवे रैक से है।
- (iii). दरमान में निर्दिष्ट प्रशुल्क केवल पाइपलाइन सेवा और एलपीजी लदान गंत्री द्वारा लदान सुविधा के हवाले से है। इसमें टर्मिनल और दुलाई प्रभार शामिल नहीं किये जाते।
- (iv). वाणिज्यिक परिचालन की तारीख (सीओडी) का अर्थ वह तारीख जिसको साइडिंग में एलपीजी रैक के प्रथम बार प्रहस्तन होता है।

II. रेलवे साइडिंग में नौ-भार लदान प्रभार:

रेलवे साइडिंग में नौभार एलपीजी लदान प्रभार	599.50 रु. प्रति टन
--	---------------------

टिप्पण:

- (i). निष्पादन मानक के मानांकन के प्रयोजन से रैक प्रहस्तन में लगने वाला समय है- “टर्मिनल में रैक के लगाये जाने से, वैगनों में कार्गो का लदान और रैक के बाहर ले जाने के लिए तैयार करने में लगने वाला समय” है।
- (ii). “टन” का अर्थ 1,000 किलोग्राम की मात्रा या उसके एक भाग से है।
- (iii). टर्मिनल में प्रदत्त सेवाओं में (क) टर्मिनल की पाइपलाइन की प्रयोक्ता की पाइपलाइन से कनेक्टिविटी प्रदान करना, (ख) प्रत्येक टैंक वैगन को गंत्री से कनेक्टिविटी प्रदान करना, (ग) प्रयोक्ता की पाइपलाइन को टर्मिनल की पाइपलाइन से अलग करना शामिल है।

III. निष्पादन मानक:

कार्यकलाप	निष्पादन मानक
लदान स्थल पर वैगन लगाये जाने से लेकर लदान के पश्चात रैकों को बाहर ले जाने के लिए तैयार करने तक के लिए लिया गया समय।	10 घंटे

टर्मिनल परिचालक उसके द्वारा प्रहस्तित सभी रैकों के लिए हर समय उक्त मानक सुनिश्चित करेगा। निष्पादन का परिकलन दरमान में दिये गए टिप्पणों के अनुसार किया जायेगा।

IV. सामान्य टिप्पण:

- (i). निर्धारित प्रशुल्क मुद्रास्फीति के प्रति सूचकांकित होगा परंतु यह सूचकांकन 1 जनवरी 2021 से संबंधित वर्ष 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60% तक ही होगा। प्रशुल्क कैप में ऐसा स्वचालित समंजन प्रत्येक वर्ष किया जायेगा और समंजित प्रशुल्क कैप संबंधित वर्ष की 1 मई से अनुवर्ती वर्ष की 30 अप्रैल तक प्रभावी रहेगा।

- (ii). वाणिज्यिक परिचालन की तारीख (सीओडी) से आगामी वर्ष की 30 अप्रैल तक, प्रशुल्क उस वर्ष से संबंधित सूचकांकित प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, वही अधिकतम होगा।
- लेकिन, दूसरे वर्ष और उससे आगे के वर्षों के लिए, उस संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित प्रशुल्क के अतिरिक्त, निष्पादन मानकों के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव करने को स्वतंत्र होगा।
- टर्मिनल परिचालक पिछले 12 महीनों में अथवा परिचालन के संबंधित वर्ष में महीनों की वास्तविक संख्या के लिए, जैसा भी मामला हो, इस दरमान में अंतर्विष्ट निष्पादन मानकों की प्राप्ति दर्शाते हुए, इस प्रयोजन के लिए नियुक्त किये गए चार्टरित अभियंता से एक प्रमाण पत्र के साथ प्रशुल्क प्रस्ताव प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा।
- (iii). यदि टर्मिनल प्रचालक इन निष्पादन मानकों में निर्दिष्ट अवधि के भीतर, टर्मिनल परिचालक को आरोप्य कारणों से, नौभार लदान करने में असफल रहता है तो प्रयोक्ता द्वारा वहन किये गए विलंबन प्रभार (यदि कोई हो), उनकी क्षतिपूर्ति टर्मिनल परिचालक द्वारा प्रयोक्ता को की जायेगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 9th September 2021

No. TAMP/24/2021-SPMP (KOPT).—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Syama Prasad Mookerjee Port (SPMP) [Erstwhile Kolkata Port Trust (KOPT)] for fixation of tariff for the project of setting up of Railway Wagon Gantry for LPG on common user basis at Haldia Dock Complex (HDC), as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/24/2021-SPMP (KOPT)

Syama Prasad Mookerjee Port

...

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 07th day of September 2021)

This case relates to a proposal received from Syama Prasad Mookerjee Port (SPMP) [Erstwhile Kolkata Port Trust (KOPT)] for fixation of tariff for the project of setting up of Railway Wagon Gantry for LPG on common user basis at Haldia Dock Complex (HDC).

2.1. The submissions made by SPMP in its proposal dated 02 April 2021 are summarized below:

- (i). A number of port based industries have been set up at Haldia including on SMP leased land where LPG is handled through riverine Oil Jetties at HDC and dispatched. More than 4.01 Million MT of LPG has been handled through HDC in the year 2019-20 clocking a growth of more than 16% over the previous year. HDC of SPMP plays a vital role in LPG distribution in the entire Eastern India. There is also growth in demand for LPG in the region as well as North East India.
- (ii). To cater to the need for efficient and cost effective transportation of LPG, the Competent Authority of SPMP has decided to set up a rail wagon loading gantry for LPG on common user basis on SMP land at HDC through Land Lease Model through tender-cum-auction. The lessee shall charge the users of the proposed railway siding facility at rates not exceeding pre-determined ceiling rates to be notified by TAMP.

- (iii). Considering that the issue of fixation of tariff and notification thereof by TAMP in respect of the user charges recoverable for use of the common user siding is to take some time, it was decided to invite the land lease tender in two stages in the pattern of RFQ and RFP mode of tendering. It was also decided that simultaneously, action for filing of Tariff Proposal to TAMP be taken.
- (iv). Based on the above, the Request for Qualification (RFQ) for allotment of about 22.63 acres land on lease for 30 years for setting up of a rail wagon loading gantry for LPG on common user basis has already been invited for pre-qualification of applicants. [Copy of the RFQ document alongwith Corrigendum/Addendum /replies to queries has been furnished by SPMP].

As per the said RFQ, the ceiling rates that the successful bidder shall be entitled to levy and recover from the users of the facility will be intimated to the qualified bidders during the RFP/ Price Bid Stage.
- (v). HDC, SPMP has since prepared the proposed reference tariff in respect of the ceiling rates that the successful bidder shall be entitled to levy and recover from the users of the common user rake loading facility for LPG along with the draft Scale of Rates (SOR) and proposed Performance Standard. [The draft Scale of Rates (SOR) and proposed Performance Standard has been furnished by SPMP.]
- (vi). Thus, considering that SPMP has already received application against the RFQ which is under examination and the notified ceiling rates are to be intimated to the qualified bidder in RFP stage, a aforesaid reference tariff proposal in respect of subject project alongwith draft SOR and performance Standard is furnished to TAMP for its approval.

2.2. The other main submissions made by the SPMP in Project Report for the subject project are summarized below:

- (i). The Salient features of the LPG Rail Gantry facilities proposed to be built are discussed herein. The LPG Rail Gantry shall be capable of handling one full rake for loading (32 Wagons of 8 wheeler BTPGLN / BTPGLC wagons or 64 wagons of 1 wheeler TPGLR wagons).
 - (a). One spur loading is considered.
 - (b). Rails provided alongwith the Length of the gantry shall accommodate guard wagon length also towards dead end side.
 - (c). Locomotive Engine (Non flame proof by design) shall be suitably distanced from the loading premises (Gantry) as per the prevailing safety standards. This space to be accommodated by suitable number of dummy wagons.
 - (d). In motion weigh bridge of minimum 100 MT capacity shall be provided (Standard diesel engine weight is 125 MT). The in motion weigh bridge shall be designed for weighment of 8 wheeler and 4 wheeler wagons.
 - (e). The distance between gantry and weigh bridge shall be sufficient to meet the requirement specified in point (c).
 - (f). Unloading facilities for handling the sick wagon shall be provided all along the gantry (For 32 or 64 BTPGLN/ BTPGLC wagons as the case may be).
 - (g). Vapor balancing facilities with source LPG storage vessel to wagons shall be provided.
 - (h). Unloaded LPG from the sick wagons shall be routed back to product source vessel via recycle line. Hence, recycle line shall run from dead end of loading header.
 - (i). For Sick wagon unloading purpose, LPG vapor compressor shall be provided to pressurize the sick wagon.
 - (j). Flare header with branch network system to facilitate loading arm connection / disconnection/ depressurization shall be provided. KOD shall be provided in series before the flare header joint the main flare header in-case Flare System is envisaged.
 - (k). Main Header shall be designed for affecting loading operations of complete rake in 3.5 hours. (Total free time available for empty rake placement in the gantry till pullout of filled rake is 5 hours without demurrage.)
 - (l). Velocity of product loading through each loading arm shall not exceed 6 Meters / Sec. (Available Limits 2-7.6 Meter/Sec.)

- (m). Scully earthing (intelligent earthing with interlock to stop loading in case of earth failure) facility shall be provided to full rake.
 - (n). Weigh bridge software and terminal automation software shall communicate each other (Software compatibility and integration issues shall be addressable). As far as possible, weigh bridge shall be located along the straight path of track (Minimum 5 wagon straight length - 2 wagons length before-one wagon length on the weigh bridge and two wagon length after weigh bridge to enable accurate weighment of wagons).
 - (o). Gas/ flame detection facilities shall be provided. Vapour Compressor room shall also have these facilities.
 - (p). Suitable Firefighting facilities (Deluge water spray system) shall be provided to cool wagons and gantry facilities in the event of fire. The facilities shall be split into such no of equal parts to address localized leak dispersal or firefighting. Vapour Compressor room shall also have these facilities.
 - (q). Access to approach wagon nozzles shall be provided by swing ladder platforms.
 - (r). Emergency shutdown switches shall be provided along the gantry, on actuation of ESD push button, loading header, recycle header, vapour balance header shall also be provided with ESD isolation systems.
- (ii). As per Para 2.2 of the Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 (30th Sept 2013), "The Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. Since no tariff fixed under upfront tariff guidelines 2008, which is representative enough for the project proposed to be developed is available, the present tariff proposal has been formulated based on the Upfront Tariff Guidelines 2008 in the terms of clause 2.4 of "Revised Guidelines for Determination of Tariff at Major Port, 2013.

(iii). **Design Throughput Envisaged:**

$$PXQXR = S \text{ (MTPA)}$$

Where,

P : Capacity of filling per day.

Q : No. of working days in a year.

R : No. of Batch per day.

$$1200 \times 300 \times 2 = 7,20,000 \text{ MTPA.}$$

(iv). **Calculation of Optimal Capacity:**

The optimal capacity of the terminal is reckoned as 70% of the maximum capacity.

- (a). Maximum number of rakes that can be handled per day at the proposed siding - 2.0 nos.
- (b). Maximum anticipated cargo volume of LPG per rake at the proposed siding - $32 \times 36.5 = 1168 \text{ MT}$
- (c). The number of working days in a year - 350

Hence the optimal capacity of proposed terminal comes to $0.7 (2 \times 1168 \times 350) = 0.7 \times 817600 = 5,72,320 \text{ MT per annum.}$

(v). **Capital Cost:**

The total capital cost of the project is estimated at ₹117.64 Crores including GST. The summary break-up of the estimate is given as under:

Sl. No.	Description	Amount (₹ in Crores)
A.		
I.	Civil Cost & Structural Works:	
(a).	Development of Land (Considering i) Cleaning of wild bushes from proposed project area about 185350 Sqm, Development of land in proposed road area 957x25m=23925 sqm, project area 665x50m=33250 sqm and rail track 477x20m=9540 sqm. Avg. filling of earth about 2.50m and lead 10.0KM)	6.10
(b).	Development of Road Network (Considering 957 m length of road, box cutting, subbase - laying geotextile, sand filling 300mm, moorum 150mm, Laterite boulder-350mm, WMM-150mm, bituminuous mehadam 75mm , premix 25mm th.)	2.00
(c).	Railway Network (Considering 2339 m track @ ₹60000.00 per m)	14.04
(d).	Construction of Rail Boundary Wall (Considering 1550 m length wall @ ₹15000.00 per mtr. and three nos. M.S. gate)	2.40
(e).	RCC Box culvert (10.0 m width) (Considering 10.0 m width culvert x 665 m length)	10.50
(f).	FW Tank, pad 2 nos. (considering 2 nos 16.0 m dia tank pad, 16 nos. 1.0 m dia vertical RCC pile of depth 25 m in each tank with 1.50 m th. RCC pile cap.)	3.00
(g).	Facilities inside project area (building for office, canteen, control room, Engg. Store, security room, watch tower, Sub-station, DG room, Deluge value room, shed for fire water pump & air compressor, Bullet mound foundation, pipe support, weighbridge foundation, drainage system etc.)	3.45
(h).	Detailed Design & Engineering (2% of the capital cost)	0.70
(i).	Contingencies (3% of the capital cost)	1.24
(j).	GST @ (18% of Civil Cost)	7.82
	Civil Cost including GST	51.25
II.	Mechanical and Allied Works	
(a).	Mechanical equipment, pipelines & storage facilities	16.30
(b).	Fire protection system and gas protection system	10.35
(c).	Wagon Loading Gantry	11.11
(d).	Detailed Engineering & Supervision Cost (2% of capital cost)	0.76
(e).	Contingencies (3%)	1.13
	Total Capital Cost Mechanical and allied Equipment	39.65
III.	Electrical and Instrumentation Equipment	
(a).	Electrical Works	4.72
(b).	Instrumentation	14.84
(c).	11 KV power supply with cabling works	0.58
(d).	Detailed Engineering & Supervision (2% of capital cost)	0.40
(e).	Contingencies	0.60

	Total Electrical / Instrumentation / Allied Works Cost	21.13
IV.	Miscellaneous Costs (Including IDC)	
	5% of Capital cost of Civil, Mechanical, Electrical and Instrumentation works	5.60
	Total Capital Cost for Handling Activity (I+II+III+IV)	117.64

(vi). **Calculation of Total Operating Cost:**

Sl. No	Particulars	Amount (₹ in Crores)
1.	Power Cost	3.56
(i).	For illumination (Land area 9.1567 hectares @ 2.4 lakh unit per annum per hectare as per 2008 tariff guidelines for liquid Terminal & present rate charged by SMP, Kolkata of ₹11.91 per unit)	
(ii).	Power requirement for 2 nos. LPG pump, 10 HP air compressor, 20HP LPG gas compressor, 10 HP Jockey Pump, tank wagon only lighting load, Pump House (₹9427879.30 taking present rate charged by SMP, Kolkata of ₹11.91 per unit).	
2.	Repair & Maintenance	
(i).	Mechanical / Electrical / Instrumentation (2% of Capital Cost as per 2008 Tariff guidelines for Liquid Terminal)	1.28
(ii).	Civil - (1% of civil cost as per 2008 tariff guidelines for liquid Terminal)	0.54
3.	Depreciation	6.45
(i).	Civil Work @ 3.17%	
(ii).	Mechanical Work @ 6.33%	
(iii).	Electrical Assets @ 9.5%	
4.	Insurance (1% of civil cost as per 2008 tariff guidelines for liquid Terminal)	1.18
5.	Lease rentals (Annual Rent for 91567 sq. mtrs. @ ₹1192/100 sqm / month)	1.31
6.	Other expenses (@1% of Capital Cost as per 2008 tariff guidelines for liquid Terminal)	1.18
	Total Operating Cost	15.49

(vii). **Calculation of Annual Revenue Requirement**

As TAMP guidelines, the Annual Revenue Requirement is the aggregate of operating cost and Return on Capital @ 16% on capital employed. The following table provides the calculations.

(₹ in Crores)

Estimated Revenue Requirement	Amount
(a) Operating Cost	15.49
(b) Return of Capital Employed @ 16% (Capital cost ₹117.64*16%=₹18.82 crores)	18.82
Total Revenue Requirement (a) + (b)	34.31

2.3. Based on the Optimum capacity of the proposed rake loading facilities for LPG and the annual revenue requirement, the SPMP has calculated proposed tariff chargeable per ton from users of the facility and has sought approval for the proposed per ton Handling charges of ₹599.50 per tonne, as worked out below:

Sr. no.	Particulars	₹ in Crores
1.	Revenue Requirement	34.31
2.	Capacity of the Terminal (lakh tons per annum)	5.72
3.	Per ton Handling Cost (₹) (1) / (2) [Revenue Requirement ₹3431.04 lakhs / Capacity 5.72 lakh tonnes] (rounded off)	₹599.50 per tonne

2.4. The Performance Standards proposed by the SPMP is as follows:

- (i). Time taken from positioning of wagons at loading points till making the rakes ready for drawing out after loading is 8 Hours.
- (ii). The terminal operator is to ensure the above standards for all the rakes handled by it at all times. Calculation of performance shall be as per the notes given in the SOR.

3.1. From the proposal filed by the SPMP, it was seen that the land is being allotted by SPMP on lease basis for 30 years for setting up of a rail wagon loading gantry for LPG on common user basis through tender-cum-auction. Therefore, while acknowledging the proposal in reference to SPMP vide letter dated 09 April 2021 was requested to confirm whether the proposed arrangement of authorisation would fall under Section 42(3) of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963, or whether it will be governed by the stipulation contained in clauses 8.1 to 8.3 of Tariff Policy, 2018. The SPMP was also requested to furnish a copy of its Board Resolution approving the proposal under reference.

3.2. In this regard, the SPMP vide its letter No. Ad/0038/Railway Siding/ LPG II/449 dated 28 April 2021 has stated that the proposed authorization arrangement u/s 42(3) of the MPT Act, 1963, is other than by way of the BOT concession Agreement and hence the same would be governed by the stipulations contained in Clauses 8.1 to 8.3 of the Tariff Policy 2018 in terms of Clause 6 of the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Policy 2018.

3.3. Further, the SPMP vide its letter dated 28 April 2021 has also forwarded the copy of the Board Resolution approving the subject proposal.

4. In accordance with the consultation procedure prescribed, a copy of the SPMP proposal dated 02 April 2021 was forwarded to Users / User Organizations / Prospective Bidders (as per the list furnished by SPMP) vide letter dated 09 April 2021 for seeking their comments. Only M/s. Indian Oil Petronas Private Limited (IOPPL) vide its e-mail dated 22 April 2021 has furnished its comments, which were forwarded to SPMP for its feedback comments. The SPMP has responded vide its e-mail dated 04 June 2021.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the following additional information/ clarification have been sought from SPMP vide letter dated 13 May 2021. Subsequent to the reminder dated 16 June 2021, the SPMP vide its e-mail dated 17 June 2021 has responded. The information sought from SPMP and the reply of SPMP thereon is tabulated below:

Sr.No.	Information/ Clarification sought	Reply of SPMP
A.	<u>Optimal Capacity:</u>	
(i).	The basis to presume handling of maximum of 2 rakes per day at the proposed siding to be furnished.	<p>Based on the point raised by the qualified bidder against the RFP issued in respect of concerned tender, the matter has been examined and as approved by Board in its meeting held on 10.06.2021, performance standard has been considered to be revised to 10 hrs. from 8 hrs.</p> <p>(The SPMP vide its e-mail dated 21 June 2021 has furnished a copy of the Board Resolution dated 10.06.2021 in respect of revision of Performance Standard from 8 hours to 10 hours.)</p> <p>Considering Performance Standard as 10 hrs. per rake which is the time taken for loading + time for shunting and placement in two spurs with the help of winch & pulley and balance time will be for placement and withdrawal to and from the exchange point. Therefore, maximum two rakes can be loaded per day.</p>

Sr.No.	Information/ Clarification sought	Reply of SPMP
(ii).	Generally a rake is said to consist of about 50+ wagons. In such a backdrop, the reason to consider only 32 wagons per LPG rakes to be justified.	<p>The Standard rake size of POL Tank Wagon (BTPN, BTFLN) is 50 wagons as per Corrigendum No-35 of Rate Circular No. 62 of 2009 (No. TCR/1078/2009/13 dtd. 27.12.2012, Railway Board, Ministry of Railways).</p> <p>But the standard rake size of LPG Wagons (BTPGLN / BTPG) is 32 wagons as per Rate Circular No. 62 of 2009 (No. TCR/1078/2009/13 dtd. 10.11.2009, Railway Board, Ministry of Railways).</p> <p>[The SPMP has furnished documentary evidence in support of the standard rake size of LPG rake (BTPGLN / BTPG) at 32 wagons.]</p>
(iii).	The basis to consider the quantum of LPG at 36.5 tonnes per wagon to be explained.	<p>The design payload capacity is 37.6 Tonnes as per wagon maintenance manual issued by RDSO in 2015. Some space is left for vapour as per industry practice.</p> <p>[The SPMP has furnished documentary evidence in support of the pay load of a BTPGLN tank wagon at 37.6 tonnes.]</p>
(iv).	The reason for considering the number of working days at 350 days per annum instead of the standard of 365 days per annum may be justified. It may be noted that a cushion of 70% utilization has been considered by SPMP in the calculation of optimal capacity.	It has been assumed that there will be planned maintenance of the plant for 15 days in year.
B.	<u>Capital cost:</u>	
(i).	The basis for considering contingencies @ 3% and project supervision @ 2% on the civil costs, mechanical costs and electrical costs may be furnished. Also, the basis for considering GST on civil works @ 18% of the civil capital costs to be furnished.	<p>It is an established procedure in estimation to consider 3% for contingency and 2% for detailed Designs & Project Supervision costs to take care of preliminary expenses, tendering and Project Management Consultancy costs etc.</p> <p>As Input Tax Credit can be availed on GST paid on Mechanical/ Electrical costs, the same has not been considered in calculation of Capex. However, GST input tax credit is not available for Civil construction and hence the GST applicable on Civil construction has been considered as per of Cap-ex.</p> <p>It is also mentioned that the same procedure was adopted in calculation of Capex in the tariff proposal for Mechanization of Berth No. 2 (erstwhile Berth No. 3) of Haldia Dock Complex and the same was approved and notified by TAMP (vide G. No. 42 dated 28.01.2021)</p>
(ii).	The SPMP to be confirm that the base rate considered by it to estimate the civil capital costs as well as cost of each of the equipment considered, reflect the prevailing/ current market rates.	Confirmed.
(iii).	The documentary evidence furnished by the SPMP in support of the capital cost estimates do not match with the civil cost and cost of the equipment considered by SPMP in the workings. The SPMP furnish documentary evidence in support of the cost of each of the civil cost items and each of the Equipment as considered in the	<p>The basis of the capital cost estimates for civil items along with rate reference is furnished.</p> <p>The cost of equipment as well as the lumpsum amount considered for electrical works, instrumentation, 11 KV power supply with cabling works have been considered on the basis of the estimated capital cost submitted by Indian Oil Petronas Pvt. Ltd. (IPPL) against the EoI floated by HDC / SMPK and also subsequently along with the RFQ concerned which inter alia,</p>

Sr.No.	Information/ Clarification sought	Reply of SPMP																																
	estimates.	contains details of costs of the project as prepared by IPPL's consultant M/s. Firecon Consultant Pvt. Ltd.																																
(iv).	The basis for the lumpsum considered for electrical works, instrumentation, power supply and cabling works, to be furnished justifying the cost considered in the estimates.	<p>The component wise break-up of the aforesaid costs considered in terms of the said documents and the documentary evidences are furnished.</p> <p>It is added that considering price escalation factor, the cost for mechanical, electrical & instrumentation works items have been escalated by 15% to arrive at the estimated cost.</p>																																
C.	<u>Operating Costs:</u>																																	
(i).	The Documentary evidence furnished in support of unit cost of power does not reflect the power cost at ₹ 11.91 per unit. The same to be furnished.	The unit power cost of ₹ 11.91 has been considered based on similar unit power cost taken in the case of upfront tariff calculation of Berth No. 3 mechanization project approved by TAMP.																																
(ii).	In addition to cost of illumination, the SPMP is also seen to have considered power cost in respect of 2 nos. of LPG pump, air compressor, LPG gas compressor, Jockey pump, tank wagon and pump house. The workings furnished by SPMP in support of the power cost in respect of these items, lacks clarity. Hence, proper workings in support of the power consumption for each of the items listed above to be furnished.	<p>As per documents submitted by the bidder as referred under item B (iii) above, the estimated power cost towards LPG pump, air compressor, LPG gas compressor, jockey pump, tank wagon and pump house have been arrived at considering the rate of power @ ₹ 10.00 per unit.</p> <p>The power consumption against each of the items have been derived from the corresponding power cost. Such power consumption value has been multiplied by the unit power rate of 11.91 to arrive at the revised power cost for each of the items. The Calculation sheet is given below:</p> <table><tr><th>Power</th><th>Estimated Power Cost taking Rs 10 as unit power rate as per IPPL submission</th><th>Power consumption</th><th>Estimated Power Cost taking unit power rate as Rs 11.91 as per HDC</th></tr><tr><td>2 Nos. LPG pump</td><td>7391250.00</td><td>369562.50</td><td>8802978.75</td></tr><tr><td>10 HP air compressor</td><td>24000.00</td><td>240.00</td><td>5716.80</td></tr><tr><td>20 HP LPG gas compressor</td><td>4106.00</td><td>20.53</td><td>489.02</td></tr><tr><td>10 HP jockey pump</td><td>27375.00</td><td>273.75</td><td>6520.73</td></tr><tr><td>tank wagon only lighting load</td><td>131000.00</td><td>13100.00</td><td>312042.00</td></tr><tr><td>Pump house</td><td>126000.00</td><td>12600.00</td><td>300132.00</td></tr><tr><td>Total</td><td></td><td>395796.78</td><td>9427879.30</td></tr></table>	Power	Estimated Power Cost taking Rs 10 as unit power rate as per IPPL submission	Power consumption	Estimated Power Cost taking unit power rate as Rs 11.91 as per HDC	2 Nos. LPG pump	7391250.00	369562.50	8802978.75	10 HP air compressor	24000.00	240.00	5716.80	20 HP LPG gas compressor	4106.00	20.53	489.02	10 HP jockey pump	27375.00	273.75	6520.73	tank wagon only lighting load	131000.00	13100.00	312042.00	Pump house	126000.00	12600.00	300132.00	Total		395796.78	9427879.30
Power	Estimated Power Cost taking Rs 10 as unit power rate as per IPPL submission	Power consumption	Estimated Power Cost taking unit power rate as Rs 11.91 as per HDC																															
2 Nos. LPG pump	7391250.00	369562.50	8802978.75																															
10 HP air compressor	24000.00	240.00	5716.80																															
20 HP LPG gas compressor	4106.00	20.53	489.02																															
10 HP jockey pump	27375.00	273.75	6520.73																															
tank wagon only lighting load	131000.00	13100.00	312042.00																															
Pump house	126000.00	12600.00	300132.00																															
Total		395796.78	9427879.30																															
(iii).	SPMP to confirm that the rates of depreciation considered in respect of civil, mechanical and electrical capital costs are as per the Companies Act.	<p>Confirmed.</p> <p>It is mentioned that the depreciation rates considered in the upfront tariff calculation of Berth No. 3 mechanization Project</p>																																

Sr.No.	Information/ Clarification sought	Reply of SPMP
	2013.	approved by TAMP are as follows: Civil-3.17%, Mechanical-6.33%, Electrical-9.5%. Similar rates of depreciation have been considered in this proposal as well.
D.	<u>Performance Standards:</u>	
(i).	The basis for considering the time taken from positioning of wagons at loading points till making the rakes ready for drawing out after loading at 8 hours, to be explained.	As mentioned under item 1(i), the performance standard has been revised to 10 hours considering factors including: (a). LPG Loading / Transportation is a new and promotional traffic at HDC. (b). LPG is a hazardous cargo, it needs additional safety precautions for LPG tank wagon handling. (c). Loading / placement of wagons will be done in two spurs and it will take some more time than the time taken for normal placement. (d). No demurrage charge is levied on privately owned wagons at private siding as per Para 6.5 of Railway Board, Ministry of Railway, Rates Master Circular-Demurrage-Wharfage-Waiver/2016/0 (NO-TC-I/201/1 dtd. 19.05.2016) [The SPMP attached the above said circular.]

6. In view of the outbreak of COVID – 19 and in pursuance of the Ministry of Shipping (MOS) letter No. 11053/30/2020-Coord. dated 16 April 2020 to hold virtual meetings, a joint hearing on the case in reference was held on 18 June 2021 through Video Conferencing. At the joint hearing, SPMP made a brief power point presentation of its proposal. The SPMP and the users / prospective bidders have made their submissions during the joint hearing.

7.1. As decided at the joint hearing, the users / user organisations were requested vide letter dated 23 June 2021 to furnish their comments. Thus, subsequent to the joint hearing, M/s. Hindustan Aegis LPG Limited (HAPL) and the IOPPL vide their respective e-mails dated 28 June 2021 have furnished their comments / additional comments. The same were forwarded to SPMP for its comments. The SPMP has responded vide its e-mail dated 20 July 2021.

7.2. The SPMP vide its email dated 20 July 2021 has also furnished its reply to the additional comments of IOPPL, which had been addressed by IOPPL vide its letter dated 05 July 2021 to SPMP.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9.1. During the joint hearing, while responding to the comments of the one of the stakeholders, the SPMP has indicated that if the operator achieves performance standards, he will be entitled to levy higher tariff to the extent of 15% more as per Tariff Guidelines. In this regard, since the proposed authorization arrangement u/s 42(3) of the MPT Act, 1963, is other than by way of the BOT Concession Agreement, as confirmed by the SPMP, the proposal on the reference is governed by the stipulations contained in Clauses 8.1 to 8.3 of the Tariff Policy 2018. Given that the Tariff Policy, 2018 does not provide any provision of entitlement of 15% increase in tariff on achievement of performance standards, the SPMP was requested vide letter dated 23 June 2021 to furnish clarification as to under which clause of Tariff Policy 2018, the operator is entitled to levy 15% indexed tariff on the tariff (to be) approved on achievement of performance standards as stated by SPMP during the joint hearing.

9.2. In this regard, the SPMP vide its email dated 25 June 2021 has stated that SPMP agrees that the Tariff Policy, 2018 only has an enabling provision for proposing productivity linked tariff and that it does not have any provision of allowing the Operator to increase their rate by 15% on achievement of performance standards. In the instant case, since the authorization arrangement would be other than by way of a BOT concession agreement, the tariff of the facility would be guided by the Tariff Policy 2018 and as such the SPMP has confirmed that the Operator would not be entitled to 15% increase in tariff if they achieve the productivity.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). With a view to enable efficient and cost effective transportation and distribution of LPG in the entire Eastern India and North East India, the Syama Prasad Mookerjee Port (SPMP) has decided to set up a rail wagon loading gantry for handling LPG on common user basis on SPMP land at Haldia Dock Complex (HDC). In this connection, an operator is envisaged to be appointed by SPMP through tender-cum-auction, who is entitled to levy and recover the charges from the users of the facility on a common user basis. The SPMP has confirmed that the authorization arrangement by SPMP to the operator under Section 42(3) is other than by way of a BOT Concession Agreement.

As per Clauses 8.1 to 8.3 of the Tariff Policy 2018, in cases where authorisation arrangement u/s 42(3) of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963, is other than by way of a BOT concession agreement, ceiling rates will be prescribed for such services, based on the proposal to be initiated by the concerned Major Port Trust, if no tariff for a particular service/ facility is prescribed in the Scale of Rates of the concerned port trust. As regards the ceiling tariff, the port can either adopt the tariff prescribed for the similar service/ facility prescribed in any other Major Port Trust, if it is representative enough, or file a proposal with reference to optimal capacity following the principles of 2008 guidelines or based on rated capacity with reference to the technical specification of the service/ facility/ equipment.

Thus, the SPMP has come up with a proposal for prescription of handling charges to be levied by the operator on a common user basis, for the use of the facility, based on the stipulations contained in Clauses 8.1 to 8.3 of the Tariff Policy 2018. The proposal of the port has the approval of its Board of Trustees.

- (ii). The proposal filed by SPMP in April 2021 and the additional information/ clarification furnished by SPMP in June 2021 during the processing of the case have been considered in this analysis.
- (iii). The SPMP has proposed a handling rate of LPG at ₹ 559.60 per tonne, by taking into account the optimal capacity of the facility. However, since the 2008 tariff Guidelines do not prescribe any norms relating to setting up a rail wagon loading gantry for handling LPG, the port is generally seen to have adopted the norms as stipulated for the Liquid terminal in the 2008 Tariff Guidelines, so as to arrive at the proposed tariff. Each of the cost component considered by the SPMP to arrive at the proposed rate is discussed in the subsequent paragraphs.

(iv). **Optimal capacity -**

Considering that a maximum of 2 number of rakes can be handled per day at the proposed siding and considering 32 wagons per LPG rake and the quantum of LPG at 36.5 tonnes per wagon and considering 350 working days in a year, the SPMP has determined the optimal capacity of the facility at 70% utilisation at 5,72,320 MT per annum (i.e. 2 rakes x 32 wagons per rake x 36.5 tonnes per wagon x 350 days x 70% utilisation).

As regards 2 number of rakes, given that the port has considered the Performance Standard of 10 hours per rake towards the time taken for loading, shunting and placement in two spurs with the help of winch and pulley and the balance time towards placement and withdrawal to and from the exchange point, the SPMP is of the view that only a maximum of two rakes can be loaded per day. The judgment of the port in this regard is relied upon.

The SPMP has given documentary proof in support of the position that the LPG rake consists of 32 wagons and that the load capacity of 36.5 tonnes of LPG per wagon. The same is, therefore, considered in the analysis.

With reference to the number of days considered in the calculation of the optimal capacity, the port has categorically considered 350 working days in a year, instead of the standard of 365 days generally considered in the calculation of the optimal capacity, on the ground that there will be a planned maintenance of the plant for 15 days per annum. Maintenance is essential for the smooth functioning of the facility and as such the facility cannot be put into use when the maintenance is in progress. Thus, based on the reasoning given by the port, the proposal of the port to calculate the optimal capacity based on 350 working days is relied upon.

Accordingly, the optimal capacity of the facility at 70% utilisation as worked out by SPMP at 5,72,320 MT per annum, is considered in the analysis.

One of the user/ prospective bidder viz., Indian Oil Petronas Private Limited (IOPPL) has opined that though the volume of 5.72 TMTA at 70% of the optimal capacity is achievable, it cannot be achieved immediately and can be achieved only in due course of time. In this regard, it is to state that the exercise in hand is to determine the tariff that is to be levied at the facility. The tariff is

being fixed taking into account the optimal capacity of the facility. As such, the volume of the traffic that would be handled at the facility is immaterial.

(v). **Capital Costs -**

- (a). The capital cost as estimated by the SPMP in its proposal for the handling activity is ₹ 117.64 crores of which ₹ 51.25 crores is towards civil capital costs, ₹ 39.65 crores is towards mechanical and allied works, ₹21.13 crores is towards electrical works and ₹5.60 crores is towards Miscellaneous capital costs.

(b). **Civil Cost:**

The civil capital costs as estimated by the SPMP to the tune of ₹ 51.25 crores is towards development of Land, development of Road and Rail network, Construction of Boundary Wall, construction of facilities inside Project area (building for office, canteen, control room, Engineering Store, security room, watch tower, Sub-station, DG room, Deluge valve room, shed for fire water pump & air compressor, Bullet mound foundation, pipe support, weighbridge foundation, drainage system etc). The SPMP has also considered contingencies @ 3% and project supervision @ 2%.

The SPMP has confirmed that the estimated cost of Civil works have been prepared based on existing/ prevailing market/ contract rate of HDC. Further, since GST input tax credit is not available for Civil construction, the GST applicable on Civil construction is reported to have been considered by SPMP in the estimation of Capital costs.

As per Clause 4.1 of 2008 Tariff Guidelines, civil cost is to be considered as per the estimates given by the port. In view of the above said confirmation given by the SPMP, the civil cost estimates as furnished by the SPMP are relied upon.

With regard to considering contingencies @ 3% and project supervision @ 2%, the SPMP is of the view that it is an established procedure in estimation, to take care of preliminary expenses, tendering and Project Management Consultancy costs etc.

- (c). The Mechanical cost of ₹ 39.65 crores as estimated by the Port is towards Mechanical equipment, pipelines, storage facilities, Fire protection system, gas protection system and Wagon Loading Gantry. The SPMP has also considered contingencies @ 3% and project supervision @ 2%.

The SPMP has stated that cost of equipment have been considered on the basis of the estimated capital cost submitted by one of the bidder. The SPMP has also confirmed that the cost of each of the equipment considered in the workings, reflect the prevailing/ current market rates. Further, considering price escalation factor, the cost for mechanical items have been escalated by 15% to arrive at the estimated cost. Also, since Input Tax Credit can be availed on GST paid on Mechanical costs, the same has not been considered in calculation of Capital costs as confirmed by SPMP.

- (d). The Electrical & Instrumentation Equipment cost to the tune of ₹ 21.13 crores as estimated by the Port is towards Electrical Works, Instrumentation and power supply with cabling works. The SPMP has also considered contingencies @ 3% and project supervision @ 2%.

The SPMP has stated that cost of electrical equipment have been considered on the basis of the estimated capital cost submitted by one of the bidder. The SPMP has also stated that the electrical costs has been estimated on a lumpsum basis and that it reflects the prevailing/ current market rates. Further, considering price escalation factor, the cost for electrical & instrumentation works have been escalated by SPMP at 15% to arrive at the estimated cost. Also, since Input Tax Credit can be availed on GST paid on Electrical costs, the same has not been considered in calculation of Capital costs as confirmed by SPMP.

- (e). The miscellaneous capital cost is estimated at 5% on civil, mechanical and electrical equipment cost which is seen to be based on the stipulations prescribed for the liquid terminal in the 2008 Guidelines.

- (f). Given that none of the users/ prospective bidders have raised any pointed objection to the proposed equipping plan and cost of various capital costs, this Authority is inclined to consider the capital cost as proposed by the port. For the reasons given above, contingencies @ 3% and project supervision @ 2% have also been considered in the estimation of the capital costs.

(vi). **Operating Costs -**

(a). Power costs:

Power cost has been estimated by the port for illumination of the Land area 9.1567 hectares as well as for operating LPG/ Jockey pumps, air/ LPG gas compressor, tank wagon, Pump House etc. In the estimation of power cost, the unit cost of power has been considered at ₹ 11.91 per unit.

For illumination of the Land area, power cost has been estimated @ 2.4 lakh unit per annum per hectare, which is seen to be as per the norms prescribed in the 2008 tariff guidelines for liquid Terminal.

As regards power cost for operation of various types of equipment, based on the workings furnished by the port, the power consumption for the various equipment as furnished by the port is relied upon.

The unit cost of power at ₹ 11.91 per unit is reported to be seen as considered by the port in the case of upfront tariff calculation of Berth No. 3 mechanization project and which had been considered by this Authority in its Order no. TAMP/47/2020-SPMP (KOPT) dated 28 December 2020. As such, the same is considered.

(b). As per the norms prescribed for a liquid terminal in the 2008 Guidelines, the repairs and maintenance cost on civil work is estimated by SPMP at 1% on the civil cost and 2% on mechanical equipment and electrical equipment cost. The said estimation is also considered at 1% on the component of civil assets and 7% on the component of equipment cost forming part of the miscellaneous assets.

(c). Depreciation has been computed by SPMP @ 3.17% on civil assets, 6.33% on Mechanical assets and 9.5% on Electrical assets. The SPMP has confirmed that the depreciation rates are as per the Straight line method as per the Companies Act, 2013.

(d). Insurance cost as well as other expenses are each estimated at 1% of the gross fixed assets by SPMP, which is in line with the norms prescribed for a liquid terminal in the 2008 Guidelines.

(e). The guidelines for upfront tariff fixation stipulate that lease rent for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. Lease rental has been estimated by the port for a land area of 91567 square metres. The license fee for the Industrial Zone at HDC has been fixed at ₹ 10.80 per sq.m per month vide the Order no. TAMP/62/2016-KOPT dated 29 March 2017. As per the said Order, the said license fee has come into effect from 07 April 2016. Therefore, in April 2021, the said license fee would have got escalated five times by 2% and the license fee as applicable as on date would be ₹ 11.92 per sq.m per month, which has been considered by SPMP in its workings.

(f). The total operating cost for the Cargo Handling Activity as discussed above is works out to ₹ 15.49 Crores.

(vii). The Upfront Tariff Guidelines, 2008 prescribes 16% return on the Capital Employed. Accordingly, the SPMP has worked out return on Capital Employed at the rate of 16% on the total Capital Cost of ₹ 117.64 crores, which works out to ₹ 18.82 Crores.

(viii). (a). The Annual Revenue Requirement (ARR) for the handling activity which is the sum of the operating cost and return on capital employed is estimated at ₹ 34.31 crores.

(b). Considering the optimal capacity at 5,72,320 MT per annum and the ARR at ₹ 34.31 crores, the handling rate works out to ₹ 599.50 per tonne. The cost statement in this regard is attached as **Annex - I**.

(ix). One of the prospective bidder viz., Indian Oil Petronas Private Limited (IOPPL) has indicated that the rate proposed by the SPMP is very low and that the rate should be around ₹ 715/- per tonne, on the ground that this is a high capital investment project covering huge risk and also due to increase in the cost of the equipment, plant and machineries. In this regard, the SPMP has stated that it has formulated its proposal taking into account the cost of equipment and machinery by considering an escalation of 15% over the estimates given by the prospective bidder. Further, the port has stated that it has considered 3% of capital cost towards contingencies, which would be sufficient to deal with the increase in the capital costs. Also, it is stated that IOPPL has not furnished any

documentary evidence in support of the increased capital costs warranting a review in the capital cost estimation made by SPMP. Hence, this Authority is inclined to approve the rate of ₹ 599.50 per MT as arrived by the SPMP for handling of LPG through Railway Wagon Gantry.

- (x). In the proposed Scale of Rates, the SPMP has proposed definitions for the terms viz., LPG loading, Rake, Tariff and Date of commercial operation, each of which is discussed below:
- (a). LPG Loading means receiving LPG in common manifold inside leased premises, transferring it through pipeline(s) to the loading gantry for loading on to rakes and dispatch of the rakes. LPG loading does not constitute storage. Since the proposed definition gives clarity as to the scope of services included within the term 'LPG loading', the proposed note is approved.
 - (b). Rake means a railway rake consisting about 32 LPG wagons each with a capacity to carry about 36.5 Tonne per LPG wagon. Since the proposed definition reflects the factual position and also since the same parameters have been considered in the calculation of the optimal capacity of the facility, the proposed definition is approved.
 - (c). Tariff specified in the SOR refers only for the service of providing the pipeline and the loading facility by the LPG loading gantry. It does not include the terminal and haulage charges. Since the proposed definition gives clarity and removes ambiguity, the proposed definition is approved.
 - (d). Date of Commercial Operation (CoD) means the date on which the first LPG rake is handled at the siding. Since the proposed definition gives clarity, the proposed definition is approved.
- (xi). The SPMP has proposed a note to the effect that services offered at the terminal include (a) providing connectivity to the pipeline of the terminal to the pipeline of users (b) providing loading connectivity of the gantry to each tank wagon (c) Disconnecting the pipeline of the terminal to the pipeline of users. Since the proposed note gives clarity as to the scope of services envisaged to be offered at the facility, the proposed note is approved.
- (xii). As per Clause 8.2 of the Tariff Policy, 2018, the Port shall propose the Performance Standards to be achieved by the service provider and tariff linked to Performance Standards. Thus, the SPMP has proposed Performance Standards to the effect that the time taken from positioning of wagons at loading points till making the rakes ready for drawing out after loading would be 10 hours. In this connection, the port has stated that the time taken for handling a rake for the purpose of evaluation of Performance Standards is "Time taken from positioning of the rake at the terminal, loading of cargo into wagons and making the rake ready for drawing out". The said time limit of 10 hours has been proposed by the SPMP after taking into account the following factors:
- (a). LPG Loading /Transportation is a new and promotional traffic at HDC.
 - (b). LPG is a hazardous cargo, it needs additional safety precautions for LPG tank wagon handling.
 - (c). Loading/ placement of wagons will be done in two spurs and it will take some more time that the time taken for normal placement.
- The Tariff Policy, 2018 does not prescribe any method or basis for proposing performance standards. Thus, based on the reasoning furnished by SPMP, the proposed performance standards is also approved.
- (xiii). The SPMP has not proposed any validity of the proposed tariff and the performance standards. However, the port in its proposal has indicated that it envisages allotment of land to the successful bidder on lease basis for setting up of a rail wagon loading gantry for LPG on common user basis for a period of 30 years. Since the project is envisaged for a period of 30 years and in order to give stability in tariff to the successful bidder, it is felt appropriate to prescribe the tariff for the project of setting up of Railway Wagon Gantry for LPG, for a period of 30 years.
- (xiv). The port has proposed a general note to the effect that the prescribed tariff will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2021 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff cap will be made every year and the adjusted tariff cap will come into force from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.

Though the proposal filed by the SPMP is under the Tariff Policy 2018 presently applicable in respect of Major Port Trusts, it is relevant to reiterate that the tariff proposed by the port for the new

service is following the normative approach and the principles of upfront tariff of 2008 guidelines which is one of the options available under the said Tariff Policy for fixing common tariff where the authorization arrangement under Section 42(3) is other than by way of a BOT arrangement. In case of upfront tariff under 2008 guidelines, the tariff is for the project period and is subject to automatic annual indexation at 60% of the WPI.

Since the proposal of the SPMP is following the principles of the upfront tariff Guidelines of 2008, the SPMP has proposed the note as brought out above, which is approved. However, while doing so, the note is slightly modified so as to reflect the position that the adjusted tariff cap will come into force from 1st May of the relevant year to 30th April of the following year, based on the stipulation contained in Tariff Policy, 2018.

11.1. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, the Tariff Schedule relating to operation of the Railway Wagon Gantry for LPG at HDC of SPMP, as attached as **Annex - II**, is approved.

11.2. The SPMP is directed to incorporate the above said provisions in its Scale of Rates, suitably.

11.3. The said provision shall come into effect when the facility of the Railway Wagon Gantry for handling LPG comes into operation at HDC of SPMP and shall remain valid for a period of 30 years thereon, subject to automatic annual indexation.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./276/2021-22]

Annex - I

Cost sheet for preparation of Tariff

Particulars	Unit of Levy	As proposed by SPMP	As per TAMP
Optimal Capacity:			
a) Maximum number of rakes that can be handled per day	Nos.	2	2
b) Cargo volume of LPG per rake (32 wagons per LPG rake * 36.5 tonnes per wagon)	Tonnes	1168	1168
c) Number of working days in a year	Days	350	350
d) Terminal Capacity	Tonnes per annum	817600	817600
e) Optimal capacity at 70% utilisation	Tonnes per annum	572320	572320

Particulars	Unit	As proposed by SPMP	As per TAMP
Capital Cost:			
I. Civil and Structural Works:			
a) Development of Land (Considering Cleaning of wild bushes from proposed project area about 185350 Sqm , Developement of land in proposed road area 957x25m=23925 sqm, project area 665x50m=33250 sqm and rail track 477x20m=9540 sqm. Avg. filling of earth about 2.50m and lead 10.0KM)	Rs	61000000	61000000
b) Development of Road network (Considering 957 m length of road, box cutting, subbase - laying geotextile, sand filling 300mm, moorum 150mm, Laterite boulder-350mm, WMM-150mm, bituminuous mehadam 75mm , premix 25mm th.)	Rs	20000000	20000000
c) Railway Network (Considering 2339 m track @ Rs 60000.00 per m)	Rs	140400000	140400000
d) Construction of Boundary Wall (Considering 1550m length wall @ Rs 15000.00 per mtr. and three nos M.S gate)	Rs	24000000	24000000
e) RCC Box culvert (10.0m width) (Considering 10.0 m width culvert x 665 m length)	Rs	105000000	105000000
f) FW Tank pad 2 nos. (considering 2 nos 16.0m dia tank pad ,	Rs	30000000	30000000

16nos 1.0m dia vertical RCC pile of depth 25m in each tank with 1.50m th. RCC pile cap.)			
g) Facilities inside Project area (building for office, canteen, control room, Engg. Store, security room, watch tower, Sub-station, DG room, Deluge valve room, shed for fire water pump & air compressor, Bullet mound foundation, pipe support, weighbridge foundation, drainage system etc.).	Rs	34500000	34500000
h) Detailed Design & Engineering (2% of the capital cost)	Rs	7008000	7008000
i) Contingencies (3% of capital cost)	Rs	12447000	12447000
GST @18% of Civil Cost	Rs	78183900	78183900
Total Civil Cost	Rs	512538900	512538900
II. Mechanical and Allied Works:			
a) Mechanical equipment, pipelines & storage facilities	Rs	163041250	163041250
b) Fire protection system and gas protection system	Rs	103520700	103520700
c) Wagon Loading Gantry	Rs	111090000	111090000
d) Detailed Engineering & Supervision Cost (2% of Capital cost)	Rs	7553039	7553039
e) Contingencies (3%)	Rs	11329559	11329559
Total Capital Cost Mechanical and allied Equipments	Rs	396534548	396534548
		-	-
III. Electrical & Instrumentation Equipments			
a) Electrical Works	Rs	47150000	47150000
b) Instrumentation	Rs	148384500	148384500
c) 11 KV power supply with cabling works	Rs	5750000	5750000
g) Detailed Engineering & Supervision (2% of Capital Cost)	Rs	4025690	4025690
i) Contingencies (3% of capital cost)	Rs	6038535	6038535
Total Electrical/ Instrumentation / Allied Works Cost	Rs	211348725	211348725
		-	-
IV. Miscellaneous Costs (Including IDC)			
5% of Capital cost of Civil, Mechanical, Electrical and Instrumentation works	Rs	56021109	56021109
V. Total Capital Cost	Rs	1176443281	1176443281
VI. Operating Cost			
a) <u>Power Cost</u> :	Rs.	35601390.58	35601390.58
i) For illumination (Land area 9.1567 hectares @ 2.4 lakh unit per annum per hectare as per 2008 tariff guidelines for liquid Terminal & present rate charged by SMP, Kolkata of Rs 11.91 per unit)			
ii) Power requirement for 2 nos. LPG pump, 10 HP air compressor, 20HP LPG gas compressor, 10 HP Jockey Pump, tank wagon only lighting load, Pump House (Rs 9427879.30 taking present rate charged by SMP, Kolkata of Rs 11.91 per unit).			
b) Repairs & Maintenance - Mech./ Elec./ Instrumentation @ 2% of Capital Cost	Rs.	12765548.72	12765548.72
c) Repairs & Maintenance - Civil @ 1% of civil cost	Rs.	5381658.45	5381658.45
d) Depreciation (Civil- 3.17%, Mechanical- 6.33%, Electrical/ Instrumentation- 9.5%)	Rs.	64497561.30	64497561.30
e) Insurance @1% of capital cost	Rs.	11764432.81	11764432.81
f) Lease rentals (91567 sq. mtrs. @ Rs. 1192 per 100 sqm per month)	Rs.	13097743.68	13097743.68
g) Other expenses (@1% of Capital Cost)		11764432.81	11764432.81
		154872768.36	154872768.36

VII. Estimated Revenue Requirement			
a) Operating Cost	Rs.	154872768.36	154872768.36
b) Return of Capital Employed @ 16%	Rs.	188230924.98	188230924.98
c) Annual Revenue Requirement	Rs.	343103693.34	343103693.34
VIII. Proposed Tariff [Per Tonne Handling Cost (Rs.)]	Rs. Per tonne	599.50	599.50
Revenue Requirement / Optimal Capacity			

Annex - II**Tariff Schedule for operating rail wagon loading gantry for LPG on common user basis at Haldia Dock Complex, Syama Prasad Mookherjee Port, Kolkata****I. Definitions:**

In the Scale of Rates (SOR) unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:-

- (i). LPG Loading means receiving LPG in common manifold inside leased premises, transferring it through pipeline(s) to the loading gantry for loading on to rakes and dispatch of the rakes. LPG loading does not constitute storage.
- (ii). Rake means a railway rake consisting about 32 LPG wagons each with a capacity to carry about 36.5 Tonne per LPG wagon.
- (iii). Tariff specified in this SOR refers only for the service of providing the pipeline and the loading facility by the LPG loading gantry. It does not include the terminal and haulage charges.
- (iv). Date of Commercial Operation (CoD) means the date on which the first LPG rake is handled at the siding.

II. Charges for bulk loading at the railway siding:

Charges for bulk LPG loading at the railway siding	₹599.50 per Tonne
--	-------------------

Notes:

- (i). Time taken for handling a rake for the purpose of evaluation of Performance Standards is "Time taken from positioning of the rake at the terminal, loading of cargo into wagons and making the rake ready for drawing out".
- (ii). "Tonne" means a quantity of 1,000 Kgs., or part thereof
- (iii). The services offered at the terminal include (a) providing connectivity to the pipeline of the terminal to the pipeline of users (b) providing loading connectivity of the gantry to each tank wagon (c) Disconnecting the pipeline of the terminal to the pipeline of users.

III. Performance Standards:

Activity	Performance Standard
Time taken from positioning of wagons at loading points till making the rakes ready for drawing out after loading	10 Hrs.

The terminal operator is to ensure the above standards for all the rakes handled by it at all times. Calculation of performance shall be as per the Notes given in this SOR.

IV. General Notes:

- (i). The Tariff will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2021 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of Tariffs will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1st May of the relevant year to 30th April of the following year:
- (ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 30th April of the following year, the tariff would be limited to the indexed Tariff relevant to that year, which would be the ceiling.

However, the Terminal operator will be free to propose a tariff alongwith performance standards from the second year onwards, over and above the indexed tariff for the relevant financial year.

The proposal of tariff shall be submitted to TAMP along with a certificate from a Chartered Engineer to the appointed by the Terminal Operator for the purpose, indicating the achievement of Performance Standard as incorporated in this SoR in the previous 12 months or for the actual number of months of operation in the relevant year of operation, as the case may be.

- (iii). In the event of failure by the terminal operator to load the cargo within the period specified in the performance standard for reasons attributable to the terminal operator, the consequent demurrage incurred by the user (if any) is to be compensated by the terminal operator to the user.